10
85

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster 50 0065



„Fhs" neu im Gewand

„Fhs" – das ist die dienstliche Abkürzung der DR für den Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld, gelegen am Rande unserer Hauptstadt.
Seit 1977 wird hier modernisiert – es wird rekonstruiert, elektrifiziert, vor allem aber auch neu gebaut. Nachdem bereits ab 1980 drei überdachte Bahnsteige in Betrieb gingen, sind am 26. Juni 1984 der Personentunnel und das Empfangsgebäude seiner Bestimmung übergeben worden.
Am 14. Dezember 1984 kam der letzte Bahnsteig – und zwar für die S-Bahn – hinzu. 20 000 S-Bahn-Reisende und 60 000 Fern- bzw. Vorortreisende passieren täglich „Fhs". 450 bis 500 Zugfahrten gibt es in 24 Stunden, und die gab es auch, als die Bauarbeiten auf Hochtouren liefen. Zahlen und Fakten also, die sich sehen lassen können.
Auch nach dem 36. Jahrestag unserer Republik wird am Investkomplex Schönefeld weitergebaut. Dazu gehören auch die Fertigstellung und Inbetriebnahme des vierten Gleises zwischen Glasower Damm und Schönefeld.

1



2



3



4



5



1 Das neue Empfangsgebäude des Bahnhofs Flughafen Berlin-Schönefeld von der Straßenseite aus gesehen. Architekten und Bauschaffende aus der ČSSR schufen dieses Gebäude. Heute ist es rund um die Uhr stark frequentiert.

2 Seit Ende 1984 besteht für die S-Bahn ein separater Bahnsteig. Erst vor wenigen Monaten wurde das zweite Gleis am S-Bahnsteig zur Nutzung übergeben. Hinzu kam eine Kehr- und Abstellanlage, eine Gleisanlage, die in Schönefeld bisher noch nicht bestand.

3 Fernzüge aus dem Süden erreichen Schönefeld inzwischen fast ausschließlich mit Elloks. Die Fernbahnsteige B, C und D sind ebenso wie der S-Bahnsteig A großzügig angelegt. Moderne Abfahrsignaltechnik für die Aufsicht beschleunigt den Zugverkehr.

4 Alle vier Bahnsteige werden heute durch den modernen und bequem zu erreichenden Tunnel verbunden. Außerdem sind von hier aus die auf der anderen Straßenseite liegenden Bushaltestellen und selbstverständlich auch das Empfangsgebäude zu erreichen.

5 Es gehört heute zu einer großen Ausnahme, daß in Schönefeld eine Dampflok zu sehen ist. Nicht nur unsere Fotografin freute sich über diesen Schnappschuß, sondern auch zahlreiche Reisende. U. B. z. einen Lokzug mit Eisenbahnmuseumsfahrzeugen, der Anfang Juni 1985 in Vorbereitung der großen Fahrzeugausstellung im Wriezener Bahnhof in die Hauptstadt rollte.

Fotos: I. Migura, Berlin

modell eisenbahner **inhalt** **10/85**

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Dieser Tage wird die große Modellbahn-Ausstellung am Fernsehturm eröffnet. Vom 19. Oktober bis 3. November 1985 gibt es zahlreiche Gemeinschafts- und Heimanlagen zu sehen, worüber wir bereits im Heft 8/85 auf der Seite 19 berichteten. Dabei ist auch die H0-Anlage der AG 3/53 Gelenau, die wir in der Dezemberausgabe näher vorstellen werden.
Foto: Albrecht, Oschatz

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 12. 9. 1985
Geplante Auslieferung: 16. 10. 1985

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung des Heftes 11/85: 19. 11. 1985

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Eisenbahner auf Zeit

Für 56 Jugendliche war das 6. Lager der Erholung und Arbeit – wiederum wie 1983 und 1984 die Sfm Leipzig – ein wahrer Knüller. Leipzig macht Spaß. Das zeigen die von Jahr zu Jahr größeren Teilnehmerzahlen und was geschaffen wird. 1 290 Meter Kabelgraben auf dem stark befahrenen Leipziger nördlichen Güterring – davon 670 Meter einfacher Kabelgraben, 360 Meter Trogstrecke freigelegt, gesäubert und beschädigte Teile ausgewechselt sowie 260 Meter Trogstrecke ausgebaut, gestapelt und Kabelgraben hergestellt – das kann sich sehen lassen.
Mit 30 Prozent wurde die Wettbewerbsvereinbarung überboten. Vorbildlich die Arbeitsdisziplin, Ordnung und Sicherheit. So auch bei einem Munitionsfund. Kaum Pause. Bis zum Eintreffen der Volkspolizei wurden an anderer Stelle 150 Meter vorbereitende Arbeiten gemacht. Disko-Besuche, Baden, sowie ein Grillabend gehörten zum Freizeitprogramm. Höhepunkt war die Exkursion zur Fahrzeug-Ausstellung nach Erfurt West mit dem DMV-Sonderzug des Bezirksvorstandes Halle.
Auf der Abschlußveranstaltung zeichneten der Leiter der Dienststelle Reichsbahn-Oberrat Zierold und der Vorsitzende der Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV, Hans-Dieter Weide, die Besten aus: Sven Kuhnlein, AG 6/54 Leipzig (bester Teilnehmer), Olaf Zimmer, AG 6/39, Olaf Papke, 6/34, Henrik Geißler, Ingo Kleeberg, beide 6/54, Torsten Krüger, Andre Bull, Andreas Schmidt, alle 8/20, Andreas Splawski, Kathrin Kussinger, beide Pioniereisenbahn (PE) Berlin, Frank Schmidt, Tino Dost, Peter Frost, Jens Kummer, alle PE Leipzig, Steffen Pötzscher, PE Gera.
Ein großes Dankeschön gehört den Betreuern, den Freunden Berghäuser, Hülle, Weber und Schubert.
Das nächste Lager soll in den beiden ersten Ferienwochen im Juli 1986 folgen. Bewerbungen sind nur über die AG möglich.
Hdw.

Tief getroffen hat uns die Nachricht, daß am 22. September 1985 unerwartet unser geschätzter Kollege und Modellbahnfreund

Jacques Steckel

verstorben ist. Seit August 1981 gehörte Jacques Steckel dem Beirat unserer Zeitschrift an. Mit großem Engagement unterstützte er uns bei der Neugestaltung des „modelleisenbahners". Seine Erfahrungen und Ideen trugen zur weiteren Profilierung der Zeitschrift bei. Große Verdienste hat er sich als langjähriger Modelleisenbahner und besonders als Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft 1/50 des DMV erworben. Durch zahlreiche Veröffentlichungen, auch in unserer Zeitschrift, wurde er bekannt und erhielt große Anerkennung von vielen Modelleisenbahnern.
In Jacques Steckel haben wir einen Kollegen verloren, der eine Lücke hinterläßt, die nur schwer zu schließen sein wird.
Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Redaktion „modelleisenbahner"
und Redaktionsbeirat

Blechspielzeug im Schloß
Bereits seit einigen Wochen gibt es im Museum des Merseburger Schlosses (Ostflügel) eine Sonderausstellung zum Thema „Sammlers Blech". Neben alten Spielzeugeisenbahnen und Zubehör verschiedener Spuren, wird in 40 Vitrinen auch anderes Blechspielzeug verschiedener Hersteller gezeigt. *me*

1982 statt 1985
In den im Heft 9/85 auf Seite 8 veröffentlichten „Nachbemerkungen der Redaktion" wurde auf die Beitragsfolge über den Genthiner Unfall verwiesen, die nicht in den Heften 1 bis 4/85, sondern in den Heften 1 bis 4/82 des „me" erschien.

Präsidium tagte

Auf der Präsidiumssitzung des DMV – 29./30. August 1985 in Magdeburg – wurden in schöpferischer Atmosphäre eine Reihe wichtiger Fragen der Verbandsarbeit behandelt. So berichteten die Freunde Rolf Steinicke, Vorsitzender der Kommission Eisenbahnfreunde, über die vielfältigen Aktivitäten und über die anstehenden Aufgaben bei der Erhaltung und Pflege historischer Fahrzeuge, Winfried Liebschner, Sekretär des Bezirksvorstandes Dresden, über Erfahrungen bei der Werbung neuer Mitglieder und mit Sonderfahrten, Siegfried Miedecke, Sekretär des Bezirksvorstandes Berlin, über die große Fahrzeug-Ausstellung im Juni und den Stand der Vorbereitungsarbeiten der Modelleisenbahn-Ausstellung am Fernsehturm vom 19. Oktober bis 3. November 1985. Das Präsidium faßte je einen Beschluß über die Mitgliederversammlungen und Bezirksdelegiertenkonferenzen 1986 und über den MOROP-Kongress, der vom 6. bis 12. September 1987 in Erfurt stattfinden wird. Vizepräsident Günter Mai, der die Beratung leitete, dankte namens des Präsidiums allen Mitgliedern für aufschlußreiche Aktivitäten in den Arbeitsgemeinschaften und Kommissionen zur würdigen Vorbereitung des XI. Parteitages der SED.
R. H.

Sonderausstellung und Museumstage

Auf einer Gesamtfläche von mehr als 400 m² zeigt das Verkehrsmuseum von Ende Oktober 1985 bis Anfang März 1986 eine Sonderausstellung zum Thema „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen".
Dargestellt wird vor allem die Entwicklung der Deutschen Reichsbahn in den zurückliegenden 40 Jahren. Originalexponate, Modelle, Schrift- und Bilddokumente veranschaulichen diese Entwicklung, wobei natürlich auch die 150jährige Geschichte der deutschen Eisenbahnen in gebührender Form berücksichtigt wird. Daß dabei die Eisenbahner selbst im Mittelpunkt stehen, dürfte von besonderem Interesse sein. An Hand interessanter Modelle, u. a. von Lokomotiven aller Traktionen sowie ausgewählten Wagen wird die Entwicklung der Deutschen Reichsbahn zu einem modernen und leistungsfähigen Verkehrsträger veranschaulicht. Die Streckenelektrifizierung und die neue Fährverbindung DDR–UdSSR gehören ebenso dazu wie Exponate der Mikroelektronik und Robotertechnik.



Die Ausstellung wird durch ein umfangreiches Rahmenprogramm mit verschiedenen Sonderveranstaltungen ergänzt. Dazu gehören Filmvorführungen über die Elektrifizierung, den Traktionswechsel, die elektrische Zugförderung, Eisenbahnbrücken, den Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt, aber auch Streifen über die Traditionspflege des Verkehrsmuseums, der Deutschen Reichsbahn und des DMV.
In einem gesonderten Ausstellungsraum im ersten Obergeschoß kommen ausgewählte und Preisträgerfotos des 7. Fotowettbewerbes der zentralen Kommission Eisenbahnfreunde des Präsidiums des DMV zur Ausstellung, der erstmalig gemeinsam mit der Gesellschaft für Fotografie im Kulturbund der DDR, Bezirksvorstand Dresden, veranstaltet wurde.
Anläßlich der XI. Museumstage der Arbeiterjugend 1985 sind vom 28. Oktober bis 14. November 1985 weitere Veranstaltungen vorgesehen, zu denen insbesondere Vorträge und auch Exkursionen gehören.
Nähere Auskünfte erteilen die Kollegen des Verkehrsmuseums montags und freitags von 9 bis 11 und 13 bis 15 Uhr. Telefon: Dresden 4 95 30 02. *vmd/Ki.*

Als unsere Republik 10 Jahre alt war ...

Ein Rückblick zum 36. Jahrestag der DDR

Vom 20. September bis 31. Oktober 1959, also vor nunmehr 26 Jahren, fand in Berlin auf der bekannten Straße Unter den Linden eine Leistungsschau des Eisenbahnwesens statt. Schon damals wurde der Modernisierung unserer Eisenbahn große Beachtung geschenkt. Einige der „Unter den Linden" gezeigten Exponate gehören heute zum täglichen Bild bei der Deutschen Reichsbahn, wie etwa die Triebwagenzüge der Baureihen 171 bzw. 172 oder die Güterwagen. Andere Fahrzeuge galten als Zwischenlösung. Erinnert sei an die zwei- und dreiachsigen Rekowagen der DR, die zwar inzwischen dezimiert, aber noch immer im Dienst stehen.

Auf dem 375 m langen Gleis stand außerdem ein neu entwickelter Triebzug der Berliner S-Bahn. Der An- und Abtransport sämtlicher Fahrzeuge erfolgte auf Straßenrollern mit z. T. recht erheblichen Aufwendungen. Dabei waren auch technisch komplizierte Lösungen erforderlich.

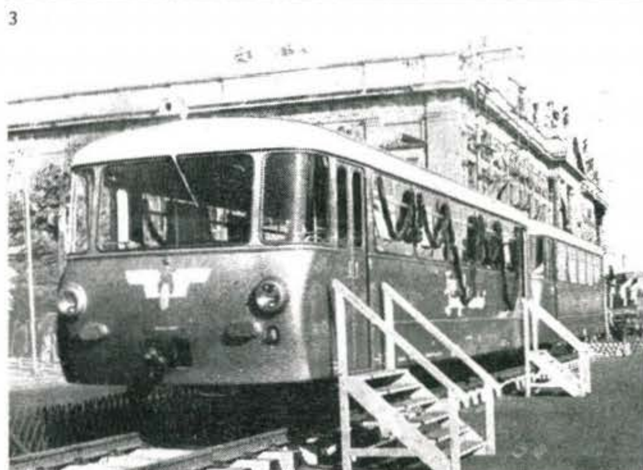
Rund 275 000 Besucher wurden auf dieser Ausstellung registriert – ein Zeichen dafür, daß schon Ende der 50er Jahre großes Interesse für Neuerungen bei der Eisenbahn bestand.

1



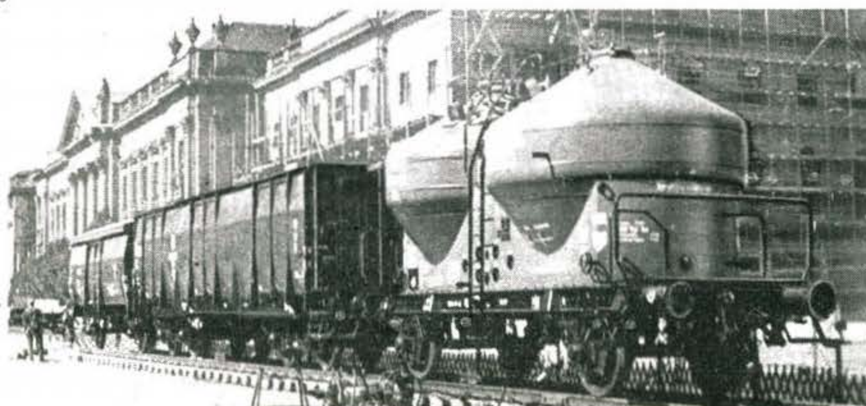
2

3



4

5



1 Mittels Straßenroller wurden sämtliche Eisenbahnfahrzeuge unter recht komplizierten Bedingungen zum Ausstellungsort transportiert, wie dieser S-Bahn-Triebwagen.

2 und 3 Rekowagen und LVT fanden bei den Besuchern großes Interesse.

4 und 5 Ebenfalls zur Verjüngung des Wagenparks der DR trugen diese Fahrzeuge bei. Die gesamte Ausstellung wurde übrigens vom Stellvertretenden Leiter der Politischen Verwaltung der DR und heutigen Vizepräsidenten des DMV, Günter Mai, betreut.

Fotos: Oberingenieur H. Bartsch, Berlin

Dipl.-Ing. Heiner Matthes, Karl-Marx-Stadt

25 Jahre regelspurig durch Karl-Marx-Stadt

Vor 25 Jahren begann in Karl-Marx-Stadt mit der Inbetriebnahme des ersten regelspurigen Streckenabschnittes der Straßenbahn ein neues Kapitel Nahverkehrsgeschichte.
Ernsthafte Gedanken, die schmalspurige Straßenbahn durch ein modernes Verkehrsmittel zu ersetzen, reichen bis Mitte der 50er Jahre zurück. Zu diesem Zeitpunkt war zwar das Vorkriegs-Straßenbahnnetz wieder voll betriebsfähig, aber vom sprunghaft angewachsenen Kraftfahrzeugverkehr in eine bedrohliche Enge gedrängt worden. Es gab nicht wenige Stimmen, die die Straßenbahn als Grundübel verstopfter schmaler Stadtstraßen ansahen und ihren alsbaldigen Ersatz durch Busse als günstige Alternative betrachteten.
Der ausgeprägte Berufsverkehr in der wirtschaftlich bedeutenden Industriestadt Karl-Marx-Stadt stand im krassen Widerspruch zur Leistungsfähigkeit der vorhandenen Straßenbahn. Alle Versuche, die völlig unzureichenden Verkehrsverhältnisse zu verändern, scheiterten an den fehlenden technischen Voraussetzungen. Konkret: die abnormale Spurweite (925 mm) ließ keine Vergrößerung bzw. Erneuerung des Schienenfahrzeugparkes zu.
Untersuchungen, die technische und wirtschaftliche Gesichtspunkte gleichermaßen berücksichtigten, brachten unmißverständlich zum Ausdruck, daß eine grundlegende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nur durch den Bau eines regelspurigen Straßenbahnnetzes erreicht werden würde. Mit dem im Jahre 1956 von den Staatsorganen gefaßten Beschluß über die Umspurung der Straßenbahn in Karl-Marx-Stadt stand gleichzeitig fest, daß dieses Nahverkehrsmittel auch künftig der Hauptträger des öffentlichen Personenverkehrs in der sächsischen Industriestadt sein wird, der durch Kraftomnibuslinien ergänzt werden sollte.
Als erste Trasse wurde die von Altchemnitz zur Stadtmitte regelspurig ausgebaut. Nach dem symbolischen ersten Spatenstich im Juni 1958 konnte der Schmalspurbetrieb zunächst noch bestehen bleiben. Erst ab Anfang 1959 mußte, je nach Baufortschritt, die alte Strecke stillgelegt und im Schienenersatzverkehr betrieben werden. Die Belastungen für Fahrgäste, Personal und Bauschaffende, die sich aus dem gebrochenen Verkehr ergaben, waren über Jahre hinweg sehr hoch. Immerhin umfaßte das Baugeschehen nicht nur die Bahnanlage, sondern auch weitaus umfangreichere Folgemaßnahmen. Am 8. Mai 1960 wurde der erste 2,3 Kilometer lange regelspurige Streckenabschnitt in Altchemnitz eröffnet. Am 22. Dezember 1961 erreichte die neue Bahn schließlich das Stadtzentrum. Zunächst verkehrten ausschließlich zweiachsige Trieb- und Beiwagen der Zweirichtungsbauart aus dem VEB Waggonbau Gotha. Schon damals stand fest, daß sie zu einem späteren Zeitpunkt von großräumigen Fahrzeugeinheiten ersetzt werden sollten.
Zur Instandhaltung wurde ab 1981 der neue an der Annaberger Straße gelegene Betriebsbahnhof genutzt. Seine Durchlauftechnologie mit Freiaufstellung der Fahrzeuge galt seinerzeit als Musterbeispiel und Studienobjekt für derartige Betriebsanlagen.
Erst im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Stadtzentrums war es möglich, den Fahrbetrieb durch die Straße der Nationen zum Hauptbahnhof auszudehnen. Das geschah ab 29. Dezember 1967 zusammen mit der Übergabe des ersten Teilabschnittes der Zentralhaltestelle.
Bei der Fortsetzung des Bauvorhabens mit neuen Trassen wurde neben deren Rangfolge in der Dringlichkeit auch die vorhandene Anbindemöglichkeit an fertiggestellte Gleisanlagen beachtet (Tabelle 1). Jede der Trassen besitzt technische Besonderheiten. So wurde zum Beispiel auf der Trasse Bernsdorf erstmals im Gleisbau die Querschwellenbauweise mit reichsbahnähnlicher Oberbaubefestigung angewendet sowie die elastische Fahrleitung in Beiseilaufhängung verlegt. Die Strecke zur C.-v.-



1 Mit Zweirichtungstriebwagen vom Typ T 57 begann der Fahrbetrieb auf dem ersten regelspurigen Streckenabschnitt in Altchemnitz. Diese Aufnahme entstand im August 1960 vor dem Institut für Werkzeugmaschinen.



2 Erprobung der ersten Tatra-Straßenbahnwagen im Frühjahr 1969, im Hintergrund das Karl-Marx-Städter Rathaus.

Fotos: Verfasser:

Tabelle 1
Inbetriebnahme der regelspurigen Streckenabschnitte

Eröffnung	Strecke	Länge
8. 5. 1960	Altchemnitz – Uhlestraße	2,3 km
14. 9. 1961	Uhlestraße – Brüder-Grimm-Straße	1,9 km
22. 12. 1961	Brüder-Grimm-Straße – Poststraße	1,1 km
29. 12. 1967	Annaberger/Annenstr. – Hauptbahnhof	1,9 km
15. 8. 1972	Annenstraße – Wartburgstraße	1,9 km
15. 12. 1973	Wartburgstr. – Bernsdorf, Sommerbad	1,2 km
30. 10. 1976	Zentralhaltestelle – Hans-Beimler-Straße	2,9 km
30. 12. 1977	Hans-Beimler-Str. – C.-V.-Ossietzky-Str.	1,4 km
7. 10. 1979	Annaberger Straße – Stollberger Straße	2,8 km

Ossietzky-Straße erhielt als erste die Hochkettenfahrleitung. Im übrigen ist jeder Streckenast mit eigenen Gleichrichter-Unterwerken ausgerüstet worden, die teilweise ferngesteuert werden. Diese dezentrale Bahnstromversorgung hat sich bewährt und wurde in den zurückliegenden Jahren weiter vervollkommnet.
Die mit dem Entstehen großer Wohngebiete veränderte Siedlungsstruktur der Stadt sowie der Einsatz von Gelenkomnibussen führten 1972 zu der Entscheidung, nicht mehr das historisch gewachsene Schmalspurnetz durchweg auf die moderne Straßenbahn umzustellen, sondern nur die am stärksten belasteten Streckenäste diesem leistungsfähigen Verkehrsmittel vorzubehalten. Die seit Februar 1969 eingesetzten Großraumtriebwagen des Typs T3D von ČKD Tatra aus Praha, die die Ablösung der bisherigen Zweiachsfahrzeuge ermöglichten und die heute im Großzugverband 400 Personen befördern können, belegen dies.
Nach 25 Jahren ist das regelspurige Streckennetz auf 19 Kilometer angewachsen (Tabelle 2). Zur Verkehrsbedienung steht ein typenreiner Fahrzeugpark von 102 Trieb- und 50 Beiwagen bereit. Die Trassen sind durchweg zweigleisig und zu 87 Prozent auf besonderem bzw. eigenem Bahnkörper verlegt und nach modernen Gesichtspunkten sowie weitgehend unabhängig vom Straßen- bzw. Fußgängerverkehr geführt. Die damit verbundene hohe Reisegeschwindigkeit hebt klar die Attraktivität der neuzeitlichen Straßenbahn als umweltfreundliches und energiegünstiges Nahverkehrsmittel hervor.
Neue Verkehrsbauvorhaben zur Erweiterung des bestehenden Netzes sind konzipiert bzw. befinden sich in Vorbereitung. Dabei wird die Erschließung von Stadtteilen mit dichter Wohn- und Industriebebauung, wie z. B. in Richtung Siegmar-Schönau, Wohngebiet „Fritz Heckert" über Stollberger Straße, Nordvorstadt und Sonnenberg – Hilbersdorf, im Vordergrund stehen.

Anmerkung der Redaktion
Zu der im „me" 2/85 auf S. 19 veröffentlichten Kurzmeldung über die schmalspurigen Gotha-Beiwagen der Linie 3 folgende Hinweise: Die Kabelkupplungen wurden nicht im Herstellerwerk, sondern in der Straßenbahn-Hauptwerkstatt des VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt im Rahmen der Umrüstung ergänzt. Die NC-Batterien besitzen eine Spannung von 24 V.

Quellenangaben
(1) Autorenkollektiv: Straßenbahn-Archiv, Teil 1 und 3, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983 und 1984
(2) Lehmann, Matthes: Betriebschronik der Straßenbahn Karl-Marx-Stadt, Karl-Marx-Stadt, 1980
(3) Aufzeichnungen des Verfassers

Tabelle 2
Regelspurige Straßenbahnlinie (1. September 1985)

Linie	Relation
2	Bernsdorf – Hauptbahnhof
5	Wohngebiet „Fritz-Heckert" – Hauptbahnhof
6	Altchemnitz – C.-v.-Ossietzky-Straße
7	Stollberger/W.-Sagorski-Str. – C.-v.-Ossietzky-Straße

Tabelle 3
Fahrzeugstatistik

Serie	Typ	Baujahr	Bemerkung
Triebwagen			
801–816	T 57	1959/60	1965/67 nach Dresden umgesetzt
817–836	T2-62	1964–67	1973/75 nach Potsdam, Rostock, Brandenburg umgesetzt[1]
401–504	T3D	1968–82	Nr. 415, 416 1979 in Arbeitstriebwagen 1415, 1416 umfunktioniert
Beiwagen			
901–926	B 57	1959/60	1965/67 nach Dresden umgesetzt
927–965	B2-62	1964/69	1973/75 nach Potsdam, Rostock, Brandenburg umgesetzt[1]
701–750	B3D	1973–81	

1) Die Literatur nennt auch den Zeitraum 1974/75, da die vertraglich bereits 1973 umgesetzten Fahrzeuge bis zur Indienststellung der ersten B3D-Beiwagen Ende 1973 noch als „Fremdfahrzeuge" im Einsatz waren.

Pullman-Wagen als Einsetzer

Nachdem die 1984 gelieferten Tatra-Triebwagen (LVB-Nr. 2101–2157) zum überwiegenden Teil mit den neuen Halbscheren-Stromabnehmern ausgerüstet worden sind, erhielten auch ältere Tatra-Triebwagen diese Stromabnehmer. Umgerüstet wurden die Triebwagen 1648, 1829 und 2025. Im Januar 1985 begann man auch damit, Gotha-Fahrzeuge mit Halbscheren-Stromabnehmer auszurüsten. Als erster Triebwagen befindet sich Gotha-Tw 1334 im Einsatz. Dieses Fahrzeug wurde im Juni 1978 mit der Nummer 214 013 von den Dresdner Verkehrsbetrieben übernommen. Durch den zunehmenden Tatraeinsatz werden Gotha-Fahrzeuge frei. Sie wurden bzw. werden an andere Verkehrsbetriebe abgegeben. Gelenkzüge (G4) erhielten 1984/85 die Verkehrsbetriebe Potsdam und Rostock, Beiwagen vom Typ Gotha bekamen die Betriebe Bad Schandau, Karl-Marx-Stadt, Potsdam, Rostock und Magdeburg.



Der nach Magdeburg abgegebene Beiwagen 916 gelangte von dort nach Dessau. Gegenwärtig sind 64 Gelenktriebwagen und 83 Gotha-Beiwagen für den Personenverkehr im Bestand.
Bei den letzten noch vorhandenen Vorkriegs-Fahrzeugen der LVB handelt es sich um 12 Triebwagen vom Typ 22s. Vorwiegend werden sie auf der Linie 25 eingesetzt, in Einzelfällen verkehren sie auch auf anderen Linien. Baustellenbedingt wurden sie auch als Pendelwagen eingesetzt. Das Foto zeigt zwei Triebwagen des Typs 22s mit je 2 Gotha-Beiwagen als Linie 15 E an der Endstelle Grünau-Nord. Die Gegenendstelle war das Gleisdreieck im Kulturpark Lützner Str.
Text und Foto: Seifert, Leipzig

Dr. Georg Thielmann (DMV), Erfurt
und Dipl.-Ing. oec. Hermann Lohr (DMV), Weimar

Die Fahrkarte

Vom Billet zum Fahrausweis aus einem mikrorechnergesteuerten Schalter
1. Teil

Ein kurzer systematischer Überblick über die Entwicklung der Fahrkarten soll eine Seite der Eisenbahn beleuchten, mit der jeder Reisende seit eh und je in Berührung kommt. Hierbei geht es nicht um eine lückenlose Darstellung, da die Vielzahl der Fahrkartenmuster ein solches Vorhaben einfach unmöglich macht. Bei der Entwicklung der Fahrkartenmuster wurde viel experimentiert, entworfen und wieder verworfen. Das betrifft die Privatbahnen ebenso wie auch die Länderbahnen und die Deutsche Reichsbahn.
Kuriositäten lassen den Betrachter von Fahrkartenmustersammlungen heute schmunzeln: Doch besitzen diese Sammler ein Hobby, das viele Aussagen zu politischen und wirtschaftlichen Einflüssen zuläßt.
Edmonson'sche Fahrkarten, spezielle Druckmaschinen und Mikrorechentechnik haben die Entwicklung entscheidend beeinflußt. Späteren Beiträgen wird es vorbehalten bleiben, das Detail darzustellen.

„Guten Tag! Die Fahrkarten bitte zur Kontrolle!"

Nach dieser zuweilen sachlichen bis freundlichen Aufforderung durch das Zugbegleitpersonal reichen wir unsere Fahrkarte zur Prüfung hin und erhalten sie gelocht oder mit einem Prüfvermerk versehen wieder zurück – vorausgesetzt, sie ist für diese Fahrt im Zuge gültig. Wer denkt dabei schon daran, daß es sich bei der Fahrkarte um eine Urkunde handelt, mit der die Beförderung auf der Eisenbahn vertraglich geregelt ist. Außerdem ist sie auch eine Art Bescheinigung über bezahltes Fahrgeld.
Unsere Gedanken schweifen zurück zu den Anfängen der Eisenbahn in unserem Lande. Was mag da der Reisende am Fahrkartenschalter erhalten haben? Diese Frage kann einfach beantwortet werden. Seit dem Bestehen der Eisenbahn gibt es auch Fahrkarten. Die Entwicklungsgeschichte beginnt mit dem handschriftlich ausgefertigten Billet und endet bei der elektronisch gedruckten Fahrkarte. Ein weit gespannter Bogen über 150 Jahre. Auch hier haben sich die grundlegenden Entwicklungen zum heutigen Stand erst im Verlaufe der letzten Jahre vollzogen.

Die Post stand Pate

Vieles ist bei der Eisenbahn am Anfang nach dem Vorbild der Post gestaltet und eingerichtet worden. Geläufig sind uns die Übernahme der Spurweite, die Konstruktion der ersten Eisenbahnwagen nach den Postkutschen und der Bau der Bahnhofsgebäude nach dem Vorbild der Poststationen.
Die ersten Fahrkarten waren Zettel-Billets aus dünnem Papier. Pate dafür stand der Reiseschein der Post (Abb. 1). Die Post verfügte bereits über zahlreiche Erfahrungen in bezug auf die Abfertigung und Beförderung von Reisenden und die Erhebung sowie Verrechnung von Posttaxen. In den vorgedruckten Reiseschein wurden eingetragen: Datum und Uhrzeit der Reise, Abgangs- und Zielstation, Fahrpreis sowie Name des Reisenden. Die Reisescheine hatten ein Format von 145 mm × 115 mm. Diese Größe ergab sich auch aus der Notwendigkeit, den Reisenden umfassende Beförderungsbedingungen und Verhaltensweisen mitzuteilen. Außer den drei Ziffern auf der Vorderseite des Reisescheins nach Abb. 1 folgten noch zehn weitere Ziffern auf der Rückseite. Aus den Verhaltensweisen ein kleiner Auszug:
„10) Tabakrauchen ist nur aus wohlverschlossenen Pfeifen und nur dann gestattet, wenn sämtliche Reisende damit einverstanden sind. Kann jemand von der Gesellschaft den Tabakrauch nicht vertragen, so darf nicht geraucht werden."

Die „wohlverschlossene Pfeife" war mehr eine notwendige Maßnahme des Brandschutzes, um das Herausfallen von Glut beim Benutzen der unbequemen Postwagen auf den schlechten Wegen zu vermeiden.

1

REISESCHEIN
zur
MALLE-POST
zwischen Leipzig und Prag
Königl. Sächs. Oberpostamts-Expedition.
Zur Nachricht.

2


1 Reiseschein des Königlich-Sächsischen Oberpostamtes aus dem Jahre 1834

3


4


2 Zettel-Billet für 3 halbe Meilen der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn (S. BHM. STS. E.) mit eingestempeltem Abfahr- und Zielort

3 Zettel-Billet der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDEBC $\frac{2}{}$) für die zweite Fahrt zur Eröffnung des ersten Streckenabschnittes vom Leipzig Dresdner Bahnhof nach Althen am 24. April 1837

4 Edmonsonsche Fahrkarte für Hin- und Rückfahrt

Tabelle 1:
Muster und Format der Fahrkarten

Bezeichnung	Größe	Material
Zettel-Billets Tourbillets Retourbillets Fahrscheine	Abweichende Größe bei den einzelnen Eisenbahnen	Papier (dünn) Halbkarton
Edmonsonsche Fahrkarten	57 mm × 30 mm	Pappe
Zeitkarten, allgemeines Muster	90 × 70 mm	Klappdeckelkarte in Leinen gebunden
Schülerzeitkarte	135 mm × 117 mm	Leinen
Zeitkarten, fertiggedruckt	70 mm × 45 mm	Pappe
Buchfahrkarten	114 mm × 80 mm	Papier
Fahrscheinhefte	115 mm × 80 mm	Papier
Zettelfahrkarten	114 mm × 30 mm	Halbkarton
Blankokarten	110 mm × 85 mm	Stamm Papier, Karte Halbkarton
Fahrradkarten	128 mm × 65 mm	Halbkarton

Tabelle 2:
Farbliche Kennzeichnung der Fahrkarten

Art der Karte	Farbe
1. Wagenklasse	Grundfarbe gelb
2. Wagenklasse	Grundfarbe grün
3. Wagenklasse	Grundfarbe braun
4. Wagenklasse	Grundfarbe grau
Zuschlag für Schnellzug	Grundfarbe blau
Fertiggedruckte Rückfahrkarten	weißer Längsstreifen in der Mitte der Karte 10 mm
Blanko-Rückfahrkarten	Längsstreifen in der Grundfarbe 9 mm
Fahrkarten für alle Züge	rote Längslinie in der Mitte der Karte
Militärfahrkarte	rosa Querstreifen
Hundekarte	Grundfarbe weiß
Umwegekarte	Schrägstreifen 10 mm von links unten nach rechts oben in der Grundfarbe
Nachlösekarte	Grundfarbe lila

Tabelle 3:
Einheitsfahrpreis

Wagenklasse	Einheitssätze des normalen Verkehrs	Einheitssätze Vereinsreiseverkehrs
1.	8 Pf	7,3 Pf
2.	6 Pf	4,8 Pf
3.	4 Pf	3,2 Pf
4.	2 Pf	—

Die ersten Fahrkarten

Die Zettel-Billets als erste Fahrkarten waren bei weitem nicht so groß wie die Reisescheine der Post (Abb. 3). Sie hatten ein Format von 143 mm × 57 mm. Es waren bedeutend weniger Angaben unterzubringen. In das Billet für die Dampfwagen-Fahrt wurden eingetragen: Platz-Nummer, Fahrt-Nummer und das Datum. Abgangs- und Zielstation waren eingedruckt. Auf der rechten Seite des Zettel-Billets befand sich ein Kontrollabschnitt, der beim Betreten des Bahnsteiges oder des Wagens abgetrennt wurde. Die Benutzungshinweise und Verhaltensregeln waren nicht so umfangreich wie beim Postkutschenbillet. Ausführliche Fahrplan- und Fahrpreistafeln mit den entsprechenden Bekanntmachungen an die Reisenden befanden sich außerdem auf jeder Station.

Ein solcher Aushang ist bereits um 1840 bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie nachweisbar. Mit den wenigen Fahrten am Tage in jede Richtung und den einheitlichen Personentaxen für das zunächst bestehende Drei-Klassen-System bereitete die Abfertigung der Reisenden noch keine Schwierigkeiten. Der Kauf der Billets lag in vertretbaren zeitlichen Grenzen.

Zettel-Billets wurden schon auf Vorrat gedruckt, gesondert für die erste bis dritte Wagenklasse, in sieben verschiedenen Farben für die einzelnen Tage der Woche und getrennt für die entsprechenden Verbindungen zwischen den „Aufsitz-Stationen". Zettel-Billets waren in Blocks geheftet und wurden beim Verkauf abgerissen. Bei einer Strecke mit zwei Zwischenstationen wurden bei dieser Organisation des Fahrkartenverkaufs immerhin 126 verschiedene Blocks vorgehalten. Bei einer weiteren Untergliederung für die einzelnen Fahrten des Tages hat sich die Anzahl der Blocks noch vervielfacht. Aus diesen Gründen war es nicht mehr möglich, für jede beliebige Fahrt eine fertiggedruckte Fahrkarte bereitzuhalten. Man entschloß sich deshalb, die Fahrkarten schriftlich von Fall zu Fall auszuschreiben. Dabei mußten bedeutend weniger Blocks auf Vorrat gehalten werden. Die Fahrkartenbestände konnten verringert und die Abrechnung der eingenommenen Beträge vereinfacht werden. Bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen wurde eine Vielzahl von verschiedenen Mustern verwendet. Sie unterschieden sich in der Papierqualität, im Format, Druckbild, eingedrucktem Inhalt und in der Farbgebung. Auch in der Folgezeit hat sich der Formenreichtum bei den Fahrkarten weiter entwickelt. Einen Überblick enthält Tabelle 1.

Mit der Zunahme des Verkehrs und Inbetriebnahme weiterer Fernbahnstrekken gab es auch eine immer größer werdende Anzahl von Zwischenstationen. Damit wuchs auch die Vielzahl von Abfertigungsmöglichkeiten, die in Preußen mit der Einführung der 4. Wagenklasse im Jahre 1856 und mit der Gewährung von Fahrpreisermäßigungen noch umfangreichen wurde. Danach war die Ausfertigung der Billets nach umfangreicher Preistabellen vorzunehmen. Das umständliche und zeitraubende Ausschreiben führte bereits zu Klagen ungeduldiger Reisenden. Deshalb waren die Eisenbahnverwaltungen bemüht, zahlreiche Vereinfachungen einzuführen.

So kamen Fahrkarten hinzu, die für eine bestimmte Entfernung Gültigkeit hatten. In diese Karten wurde lediglich der Abfahrort eingestempelt. Innerhalb dieser Entfernungszonen lagen bestimmt mehrere Zielbahnhöfe, wobei sich mit einer Karte mehrere Abfertigungsmöglichkeiten ergaben. Bei anderen Eisenbahnverwaltungen (Abb. 2) wurde neben dem Abfahrort auch noch der Zielort eingestempelt.

Mister Edmonson und seine Fahrkarten

Bei der weiteren Entwicklung der Fahrkarten blieb es wiederum den Engländern vorbehalten, einen speziellen Beitrag zu leisten. Das ständige Drängeln und Schlangestehen der Reisenden und auch die Vorwürfe beim Verkauf der Fahrkarten ärgerten den Vorsteher der kleinen Station Milton auf der Strecke von Manchester nach Leeds – er hieß Edmonson – so sehr, daß er auf Abhilfe sann. Im Jahre 1836 hat er ein Billetsystem entwickelt, dessen Grundlage Fahrkarten aus Pappe in einer Größe von 57 mm × 30 mm waren. Die unhandlichen Zettel-Billets verloren immer mehr an Bedeutung. Die Papptäfelchen erhielten den Namen „Edmonsonsche Fahrkarten" und eroberten von England aus, wo sie eine rasche Verbreitung fanden, den gesamten Kontinent.

Mit Verfügung der Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (Th. E. G.) vom 13. Juni 1883 wurden die „Edmonson'schen Fahrkarten" beispielsweise im Bereich dieser Eisenbahn eingeführt. Zur Gewährleistung des Verfahrens gab es bereits ab 21. Juli 1854 eine detaillierte „Instruction über Anfertigung, Buchung, Verkauf und Controle der Fahrbillets nach dem Edmonsonschen System".

Die Fahrkarten wurden mit besonderen Maschinen von den Eisenbahnverwaltungen in den Fahrkartendruckereien hergestellt. Man druckte sie für größere Vorräte einzelner Verkehrsverbindungen und ordnete sie nach einem bestimmten System in einem Fahrkartenverkaufsschrank ein. Es wurden die verschiedensten Formen der Schrankschalter entwickelt, deren größte mehrere hundert verschiedene Fahrkartensorten aufnehmen konnten. Der Fahrkartenverkäufer hatte mit treffsicherem Blick die gewünschte Fahrkarte herausgegriffen und an den Reisenden verkauft.

Mit der umfassenden praktischen Anwendung des „Edmonsonschen Billetsystems" bei fast allen Eisenbahnverwaltungen wurde die erste Etappe in der rationellen Entwicklung der Fahrkarten eingeleitet. Das „Edmonsonsche Papptäfelchen" ist immerhin das einzige Fahrkartenmuster, das sich in 150 Jahren bewährt und die Entwicklung im Fahrkartenwesen nachhaltig beeinflußt hat (Abb. 4).

Dieses System verliert erst gegenwärtig mit der Einführung der Mikrorechentechnik immer mehr an Bedeutung. Auch die Britischen Eisenbahnen (BR), sozusagen das „Mutterland", geben in den nächsten Jahren den „Edmonsonschen Fahrkarten" den Abschied. Stationäre und tragbare Fahrkartenausgabe-Systeme auf der Basis der Mikrorechentechnik werden sie ersetzen.

Fahrkarten für mehrere Strecken

Mit der weiteren Ausdehnung der Streckennetze machte sich ein Nachteil immer stärker bemerkbar: Der Reisende bekam nur eine Fahrkarte für die Strecke einer Eisenbahnverwaltung. Auf den Übergangsbahnhöfen von einer Strecke zur anderen mußten für die Strecken der folgenden Eisenbahnverwaltungen immer wieder neue Fahrkarten gelöst werden. Jede Eisenbahn hat den Tarif und die Fahrkarten nach eigenen Anschauungen gestaltet.

Das Netz der Eisenbahnen verdichtete sich immer mehr, und der Verkehr nahm ständig zu. Damit machte sich das Bedürfnis nach direkter Abfertigung vom Abgangs- zum Zielbahnhof immer stärker bemerkbar. Die Notwendigkeit der direkten Abfertigung über das Gebiet einer größeren Zahl von Eisenbahnen hinaus führte schließlich zur Bildung von Eisenbahnverbänden. Im Jahre 1846 entstand der Verband der Preußischen Eisenbahnen und 1847 der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Danach folgten eine Reihe von Verbänden regionalen Charakters, wie der norddeutsche Verband, der rheinische Verband und der ostmittel-südwestdeutsche Verband. All diese Verbände mündeten 1877 in die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen. Mit Bildung der Verbände war die Grundlage gegeben, mit vereinbarten Fahrkartenmustern oder unter gegenseitiger Anerkennung der eigenen Fahrkartenmuster eine Abfertigung der Reisenden zwischen den Eisenbahn-Verwaltungen zu ermöglichen. Es wurden Fahrkarten verwendet, die dem Muster nach besonders vereinbart waren. In anderen Fällen mußten

5



6



die eigenen Fahrkartenmuster zwischen den Eisenbahn-Verwaltungen anerkannt werden. Diese Fahrkarten wurden in dafür vorgesehenen Feldern von den benutzten Eisenbahn-Verwaltungen abgestempelt. Für jede dieser Verwaltungen war ein Kontrollabschnitt vorgesehen (Abb. 5).

Bei Benutzung der Strecken wurde der Kontrollabschnitt abgerissen. Auf der Grundlage dieses Abschnittes nahm man die gegenseitige Verrechnung der Personentaxen entsprechend dem geleisteten Beförderungsanteil der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen vor.

Ein weiteres Fahrkartensystem bestand in Form der Buchfahrkarte. Im Verkehr zwischen mehreren Eisenbahn-Verwaltungen wurden die Fahrscheine für die einzelnen Strecken in Buchform mit einem Umschlag geheftet. Dabei handelte es sich jedoch noch nicht um ein einheitliches Fahrkartenmuster, sondern um die Muster der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen. Die Fahrscheine wurden in der Reihenfolge der vorgesehenen Benutzung zusammengefaßt. Bei Benutzung wurden die eigenen Fahrscheine der Eisenbahn-Verwaltung herausgetrennt und der Ausgabe-Verwaltung der Buchfahrkarte zur Verrechnung der Beförderungsanteile übergeben. In der Buchfahrkarte verblieb lediglich ein kleiner Abschnitt zum Fahrschein. Dieses System wurde 1844 erstmals eingeführt und hat sich als Vorläufer des „Zusammengestellten Fahrscheinheftes" bis 1884 bewährt.

Karten für freie Fahrt

Freikarten sind so alt wie die Eisenbahn

7



8



selbst. Eine Freikarte war schon immer eine freundliche Geste an den Förderer und Gönner. Eine solche Karte kostete der Eisenbahn nichts, wirkte nachhaltig auf den Inhaber, auch wenn er sehr selten wirklich einmal mit der Eisenbahn gefahren ist. Ein solches Fluidum umgibt heute noch die Freikarten der Deutschen Reichsbahn. Ausgegeben werden viele – benutzt werden wenige, die Besitzer sind dennoch stolz, eine solche Karte zu besitzen. Bei den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen haben sich die verschiedensten Muster herausgebildet (Abb. 6). Ebenso alt ist auch das Vorrecht der Beschäftigten der Eisenbahn, auf ihrem Unternehmen freie Fahrt zu haben. Die Formen für die Inanspruchnahme und die Genehmigung waren unterschiedlich (Abb. 7). Bei den Sächsischen Staatseisenbahnen wurden Urlaubs-Scheine ausgegeben. Auf der Rückseite des Urlaubsscheines ist die freie Fahrt empfohlen und schließlich genehmigt worden.

Einheitliche Fahrkartenmuster

Es hat immerhin bis zum Jahre 1901 gedauert, bis sich die wichtigsten Eisenbahnverwaltungen, alle Staatseisenbahnen und die größeren Privatbahnen, für einheitliche Muster der Fahrkarten entschieden hatten. Die Vorarbeiten dazu begannen 1886 mit der Bildung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes. Nach Beschluß der 29. Hauptversammlung dieses Verbandes wurde 1901 die Sammlung der „Muster für Fahrkarten" bestätigt und geschäftsführend von den Badischen Staatseisenbahnen bearbeitet und herausgegeben.

5 Zettel-Billet für die Benutzung von Strecken vier verschiedener Eisenbahnverwaltungen mit abgetrennten Kontrollabschnitten

6 Karte zur freien Fahrt der Thüringschen Eisenbahn-Gesellschaft (Th. E. G.)

7 Urlaubs-Schein der Sächsischen Staatseisenbahn

8 Umschlag für Zusammengestelltes Fahrscheinheft, Ausgabeverwaltung: Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn (M. F. F. E.)

9 Fahrschein einer Buchfahrkarte

10 Reisebürofahrschein mit Kontrollabschnitt

Repros: Sammlung der Verfasser (1, 4, 6, 9 und 10); Sammlung Lauerwald (2, 3, 5, 7 und 8)

9



10



In dieser Mustersammlung waren die wesentlichen Vorschriften für die Herstellung der Fahrausweise enthalten, wie: Art der Karte, Grundfarbe, Größe und Druckbild (Tabelle 2). Im Verlaufe der Zeit wurde die Fahrkartensammlung ständig ergänzt und neu herausgegeben. Sie enthielt jeweils die verbindlichen Muster, wie sie von den Fahrkartendruckereien herzustellen waren. In das Vorschriftenwerk der Eisenbahn ist diese Mustersammlung als Kundmachung 16 eingegangen. Kundmachungen mit einer laufenden Nummer waren alle Vorschriften, die vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verband bearbeitet und herausgegeben wurden.

Vereinsreiseverkehr

Im Ergebnis ständigen Bemühens innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (gegründet 1847) entstand im Jahre 1884 der Vereinsreiseverkehr. Auf der Grundlage eines vereinbarten Vereinsfahrscheines wurden „Zusammengestellte Fahrscheinhefte" (Abb. 8) ausgegeben. Die einzelnen Fahrscheine waren in der Reihenfolge der Benutzung eingeheftet. Es mußten Fahrscheine für die Mindestentfernung von 600 km gekauft werden. Die Abfertigung der Reisenden erfolgte im Verkehr innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. In der Folge haben sich fast alle größeren europäischen Eisenbahn-Verwaltungen diesem Verkehr angeschlossen. Damit wurden die Fahrscheine im zusammengestellten Fahrscheinheft die ersten internationalen Fahrkarten. Bei Benutzung wurden die Fahrscheine vom Kontrollpersonal auf festgelegten Übergangsbahnhöfen herausgetrennt und zur Verrechnung der Beförderungsanteile verwendet. Eingeheftet im Umschlag zum Fahrscheinheft verblieb ein kleiner Kontrollabschnitt. Im Verkehr zwischen den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen einigte man sich auf ermäßigte Einheitssätze, um den Verkehr zu beleben (Tabelle 3). Besonders attraktiv wurde der Fahrpreis für die 2. Wagenklasse gestaltet.

Bestimmten Reisebüros wurde zugestanden, auf der Grundlage einer Vereinbarung Strecken- oder Unternehmerfahrscheine auszugeben. Dabei wurden ebenfalls die Einheitssätze des Vereinsreiseverkehrs angewendet.

Eine ähnliche Bedeutung wie die Fahrscheinhefte hatten die Buchfahrkarten. Sie enthielten in einem Umschlag eingeheftet fertiggedruckte Fahrscheine (Abb. 9). In der weiteren Entwicklung sind aus den zusammengestellten Fahrscheinheften und Buchfahrkarten sowie aus den Strecken- und Unternehmerfahrscheinen der Reisebüros die Reisebürofahrscheinhefte des Mitteleuropäischen Reisebüros (MER) und später des Deutschen Reisebüros (DER) hervorgegangen (Abb. 10).

Reisebürofahrscheine werden nicht mehr ausgegeben. Die Ausgabe beschränkt sich heute nur noch auf spezielle Abfertigungsmöglichkeiten im internationalen Verkehr. So werden z. B. vom Reisebüro der DDR Reisebürofahrscheine des Reisebüros INTOURIST für Binnenstrecken der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) ausgegeben.

Druck der Fahrkarten

In den Anfangsjahren der Eisenbahn wurden die Fahrkarten in Privatdruckereien hergestellt. Dazu hatten die Eisenbahn-Verwaltungen zur Überwachung und Kontrolle des Druckes exakte Vorschriften erlassen. Gewöhnlich war ein Mitglied des Direktoriums für die Beschaffung und den Verkauf der Fahrkarten verantwortlich. Die Vielfalt der Fahrkarten und der dazu notwendige spezielle Druck, wie z. B. die laufende Numerierung, hat die zu ihrer Herstellung betrauten Privatdruckereien sehr bald überfordert. Als größtes Hemmnis für die Eisenbahn-Verwaltungen hat sich immer wieder die Überschreitung der gewünschten Lieferfristen herausgestellt. Plötzlich auftretender Bedarf an Fahrkarten, der mit dem Eisenbahnverkehr immer verbunden sein wird, konnte von diesen Druckereien nicht realisiert werden. Nebenherlaufende andere Druckaufträge behinderten den zügigen Druck der Fahrkarten.

Einzelne Eisenbahn-Verwaltungen gingen deshalb schon ab 1855 dazu über, für den Druck der Fahrkarten eisenbahneigene Druckereien zu schaffen und diese mit speziellen Druckmaschinen auszurüsten. Damit konnte jede Bestellung der Fahrkartenausgaben und Reisebüros kurzfristig und in guter Qualität erledigt werden. Ein weiterer Vorteil ergab sich aus der engen Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Fahrkartenmuster und bei der wirtschaftlichen Gestaltung des Fahrkartendrucks.

Dieses System ist bis in unsere heutige Zeit erhalten geblieben und hat sich in hervorragender Weise bewährt. Allein für die Herstellung Edmonsonscher Fahrkarten gibt es seit Jahren nur noch spezielle Druckmaschinen bei der Deutschen Reichsbahn.

Fortsetzung folgt

Gerhard Arndt (DMV), Dresden

Auf Afrikas Schienenwegen

Spurweiten in Afrika

Eine wichtige Voraussetzung für die Völker Afrikas, den Kampf um ihre politische Unabhängigkeit und wirtschaftliche Selbständigkeit führen zu können und sich damit vom Kolonialjoch zu befreien, war die Verbesserung der Verkehrswege. Ursprünglich entstanden sie nur nach den Bedürfnissen der Kolonialherren. Den Vorrang hatte dabei die Eisenbahn. Heute umfaßt das Schienennetz dieses Kontinentes 80 500 km und weist 10 verschiedene Spurweiten auf.

Erst Regelspur, dann Schmalspur

Die erste Eisenbahn Afrikas (1856/57) von Alexandria über Kairo nach Sues diente dem Streben Englands, eine schnelle Verbindung mit Indien herzustellen. Der Abschnitt Kairo–Sues hatte für Ägypten kaum Bedeutung und wurde 1869 nach Inbetriebnahme des Sueskanals wieder abgebaut.
Kein geringerer als Robert Stephenson war an der Projektierung dieses ersten englisch-ägyptischen Bahnbaus beteiligt. Das erklärt auch die Spurweite von 1435 mm. Auch die von englischen Firmen gebauten Eisenbahnen in Südafrika, Durban–Piont (1860) und Kapstadt–Wellington (1862) wurden regelspurig ausgeführt.
Die ersten Bahnbauten gab es im Flachland und führten teilweise durch dicht besiedelte Gebiete (Ägypten). Als dann aber die Kolonialmächte zur Ausbeutung von Bodenschätzen immer weiter vordrangen und das Hochland erreicht worden war, scheute man plötzlich die Kosten für die Anlage regelspuriger Bahnen. Die zu erwartenden technischen Schwierigkeiten, insbesondere der undurchdringliche Urwald und die erforderlichen Steilanstiege sowie die Wanderdünen in den Wüstengebieten, aber auch der Wasser- und Brennstoffmangel, führten zu der Entscheidung, künftig vornehmlich Schmalspurbahnen zu bauen. Englische Ingenieure hatten die Spurweite 3', 6'' (1067 mm) für weitere Bahnbauten in Südafrika ins Gespräch gebracht. Durch falsche Kalkulationen über das zu erwartende Verkehrsaufkommen und im Bestreben, schnell und billig zu bauen – 1867 wurden in Transvaal Diamanten gefunden – entstand beispielsweise in der heutigen Volksrepublik Moçambique eine wenig leistungsfähige 650-mm-Spur-Bahn von Fontesvilla am Pungwe Fluß (56 km westlich von Beira) nach Umtali. Sie wurde 1898 vollendet. Gleichzeitig baute die sogenannte Anschlußbahngesellschaft bis 1896 die Bahn Beira–Fontesvilla in 1067-mm-Spur als Ersatz für den unsicheren Dampferverkehr auf dem Fluß. Auch die Fortsetzung der Strecke von Umtali nach Salisbury (heute Harare), dem damaligen Transvaal, erfolgte in der inzwischen in „Mode gekommenen" Kapspur von 1067 mm. Übrigens kam diese Bezeichnung deshalb zustande, weil diese Spurweite erstmalig am Kap zur Anwendung kam. Das mehrmalige Umladen der Güter erforderte nun den sofortigen Umbau der 650-mm-Spurstrecke, der 1900 beendet war. Für öffentliche Bahnen wurde diese Spurweite in Afrika nicht wieder angewendet.

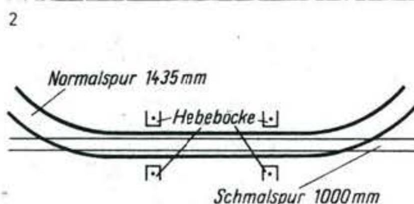
Kapspur setzte sich durch

Die in Regelspur entstandenen Strecken Südafrikas wurden auf Kapspur umgebaut, und alle weiteren unter englischem Einfluß stehenden Bahnbauten bis auf eine Ausnahme in dieser Spurweite ausgeführt. Dieses Spurmaß bewährte sich so gut, daß es auch auf anderen Erdteilen als Ergänzung bestehender Regelspurnetze, so in Norwegen und Schweden, oder auch als Haupteisenbahn, z. B. in Japan und Indonesien, eingeführt wurde.
In Afrika mußte der Bahnbau zwischen den Kolonien unabhängig voneinander und gemäß den im „Mutterland" gültigen Normalien nach Zoll oder einem metrischen System vorangetrieben werden. So wurde in den Kolonien von Portugal, Belgien, Frankreich und Deutschland die Meterspur verwendet. Ein großes Mitspracherecht hatten vor allem die Geldgeber. Neben wirtschaftlichen Interessen waren oft militärische für die Linienführung oder die Wahl der Spurweite ausschlaggebend. Die politische Macht wollte man durch die Bahnbauten weiter festigen.
Von Cecil Rhodes, dem damaligen Premierminister Südafrikas, wurde der Begriff der Kap-Kairo-Bahn geprägt.

1



2



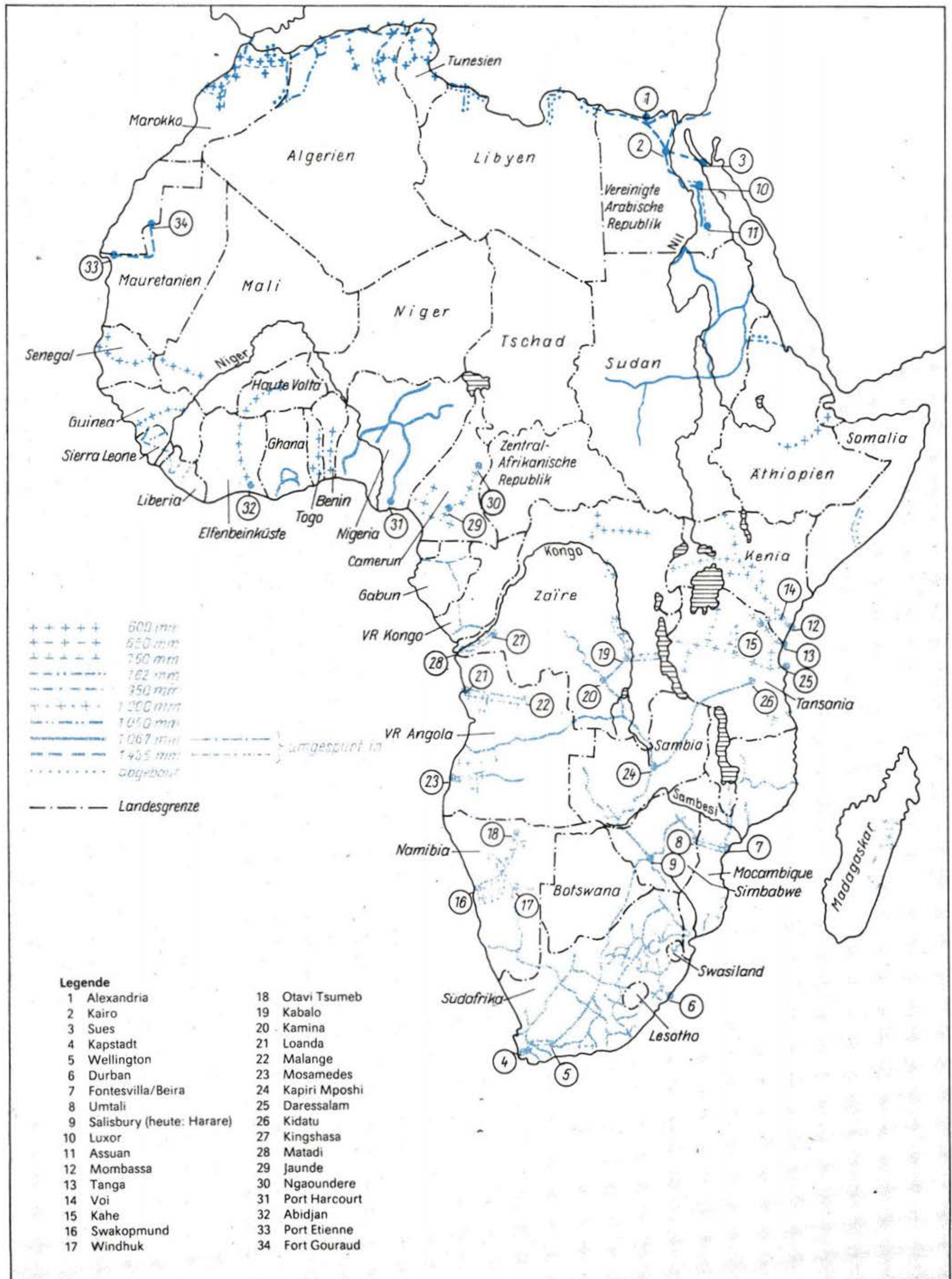
1 Umspurungsarbeiten bei Kabalo von Meterspur auf Kapspur in Zaïre

2 Schematische Darstellung der Umspuranlage

3 Afrika gehört noch heute zu jenem Kontinent, auf dem es Eisenbahnen mit sehr unterschiedlichen Spurweiten gibt.

Diese Süd-Nord-Linie sollte möglichst nur auf britischem Einflußgebiet verlaufen und als Rückgrat britischer Machtentfaltung dienen. Lord Kitschener – er war beauftragt worden, den Befreiungskampf der Madi im englisch-ägyptischen Sudan niederzuschlagen – erkannte, daß das nur mit einer leistungsfähigen Eisenbahn erreichbar war. Er ließ von englischen Eisenbahntruppen eine Strecke durch die Nubische Wüste in Kapspur bauen und betrachtete sie als ein Teilstück der Kap-Kairo-Bahn. Diese Strecke bildete dann die Grundlage für das heutige Eisenbahnnetz der Sudanesischen Staatsbahn.
In Ägypten wurde von Luxor nach Assuan die nördlichste Strecke der gedachten Kap-Kairo-Bahn in 1067-mm-Spur gebaut. 1926 erfolgte der Umbau auf Regelspur, da kein Anschluß an das

3

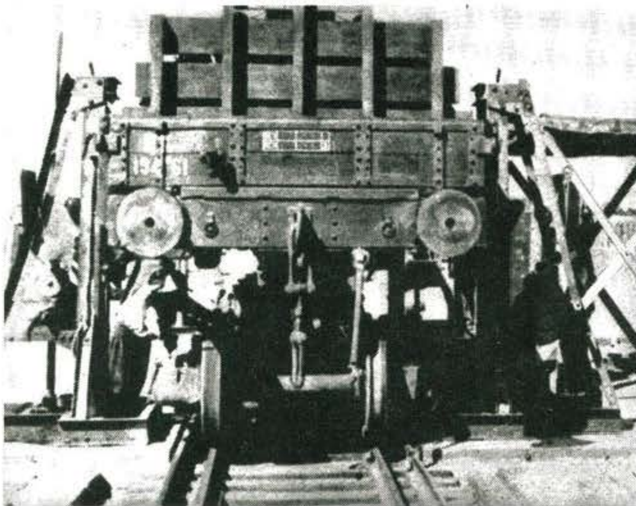

Tunesien
Marokko
Algerien
Libyen
Vereinigte Arabische Republik
Nil
Mauretanien
Mali
Niger
Tschad
Sudan
Senegal
Niger
Haute Volta
Guinea
Sierra Leone
Ghana
Liberia
Elfenbeinküste
Togo
Benin
Nigeria
Camerun
Zentral-Afrikanische Republik
Somalia
Äthiopien
Kenia
Kongo
Zaïre
Gabun
VR Kongo
Tansania
VR Angola
Sambia
Sambesi
Namibia
Botswana
Mocambique
Simbabwe
Madagaskar
Swasiland
Südafrika
Lesotho
600 mm
750 mm
762 mm
1067 mm
1435 mm
umgespurt in
Landesgrenze
Legende
1 Alexandria
2 Kairo
3 Sues
4 Kapstadt
5 Wellington
6 Durban
7 Fontesvilla/Beira
8 Umtali
9 Salisbury (heute: Harare)
10 Luxor
11 Assuan
12 Mombassa
13 Tanga
14 Voi
15 Kahe
16 Swakopmund
17 Windhuk
18 Otavi Tsumeb
19 Kabalo
20 Kamina
21 Loanda
22 Malange
23 Mosamedes
24 Kapiri Mposhi
25 Daressalam
26 Kidatu
27 Kingshasa
28 Matadi
29 Jaunde
30 Ngaoundere
31 Port Harcourt
32 Abidjan
33 Port Etienne
34 Fort Gouraud

sudanesische Netz zustande kam. Der Traum über eine englische Kap-Kairo-Bahn erlosch bereits nach dem ersten, aber endgültig dann nach dem zweiten Weltkrieg.
Mittelafrika war in der Zwischenzeit unter den Kolonialmächten aufgeteilt. Die hier entstandenen Eisenbahnen wurden aus schon genannten Gründen in Meterspur gebaut. Militärische Bedeutung hatte die von 1896 bis 1901 errichtete Ugandabahn von Mombasa zum Viktoriasee. Sie wurde ebenfalls meterspurig angelegt, obwohl sie damit nicht in das Konzept der gedachten Kap-Kairo-Bahn paßte. Im Falle eines Konfliktes mit dem damaligen Kaiserreich der

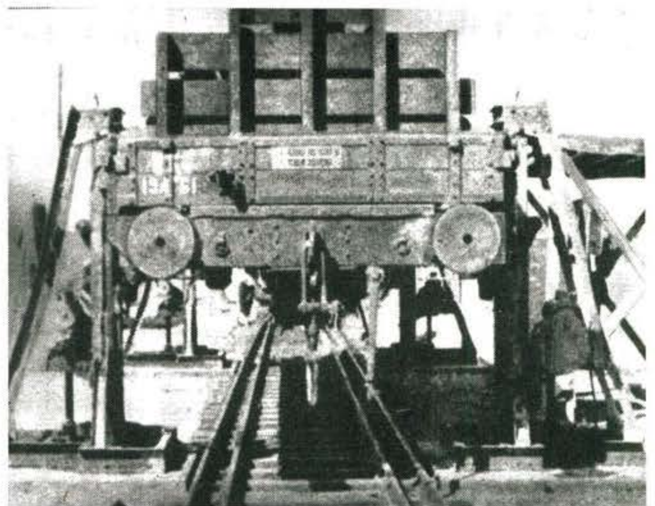
Fernbahn von 382 km geeignet war. Der schwache Oberbau ließ nur eine Achsfahrmasse von 1,3 t zu.
Die Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft baute deshalb ohne Benutzung der Staatsbahn, z. T. parallel zur vorhandenen Trasse, ihre Strecke von Swakopmund nach Otavi Tsumeb mit 3,25 t Achsfahrmasse. Dadurch entstand dort ein zusammenhängendes Streckennetz von 672 km Länge. Trotz gleicher Spurweite war nur unter bestimmten Bedingungen ein Übergang der Wagen möglich. Dieser unhaltbare Zustand führte 1911 zum Umbau auf Kapspur, der erst Ende November 1960 restlos abgeschlossen war. Die unter

im Süden des Landes erhielt ebenfalls die Kapspur und wurde für den Abtransport von Eisenerz auf 1100 km verlängert. Eine Inlandverbindung, gegebenenfalls mit Anschluß an die Kapspurstrecke von Tsumeb (Namibia), sollte die jahrhundertalte Kolonialherrschaft festigen und gleichzeitig Truppenverschiebungen ohne Umladungen vornehmen zu können und Hilfe aus Südafrika zu ermöglichen. Politische Gründe führten 1970 auch zum Bau der rund 1 800 km langen Tazarabahn von Kapiri Mposhi in Sambia nach Daressalem in Tansania. Die Kupfertransporte aus Sambia brauchten nun das damalige Rhodesien nicht mehr zu berühren. Die

4



5



Nachbarkolonie Deutsch-Ostafrika hätte aber eine Verbindung zu der im Bau befindlichen und gleichspurigen Usambarabahn von Tanga in Richtung Moschi jederzeit hergestellt werden können. Im ersten Weltkrieg kam tatsächlich zwischen Voi (Ugandabahn) und Kahe (Usambarabahn) eine solche Strecke zustande. Weiterhin gab es damit die Möglichkeit, im Kriegsfall kurzfristig Lokomotiven und Wagen unbehelligt aus Indien, wo ebenfalls ein großes Meterspurnetz existierte, zu holen.
Aus ähnlichen Gründen verwendete Italien in Libyen, Eretrea und Somali bei seinen militärischen Bahnbauten die in Sizilien gebräuchliche Spurweite von 950 mm.

Ursprünglich auch 600-mm-Spur
Die vorhandenen technischen Mittel der Eisenbahnbaukompagnien des ehemaligen deutschen Kaiserreiches führte in Deutsch-Südwestafrika 1897 zur Anwendung der 600-mm-Spur. Der Baiweg von Swakopmund nach Windhuk war durch den Ausbruch der Rinderpest (24 Ochsen vor einem Treckwagen) kaum noch befahrbar. Zur Erhaltung des Machteinflusses war aber schnelles Handeln erforderlich. So bediente man sich des viel zu leichten Feldbahnmaterials, das zwar damals für kurze Strecken, aber nicht für eine

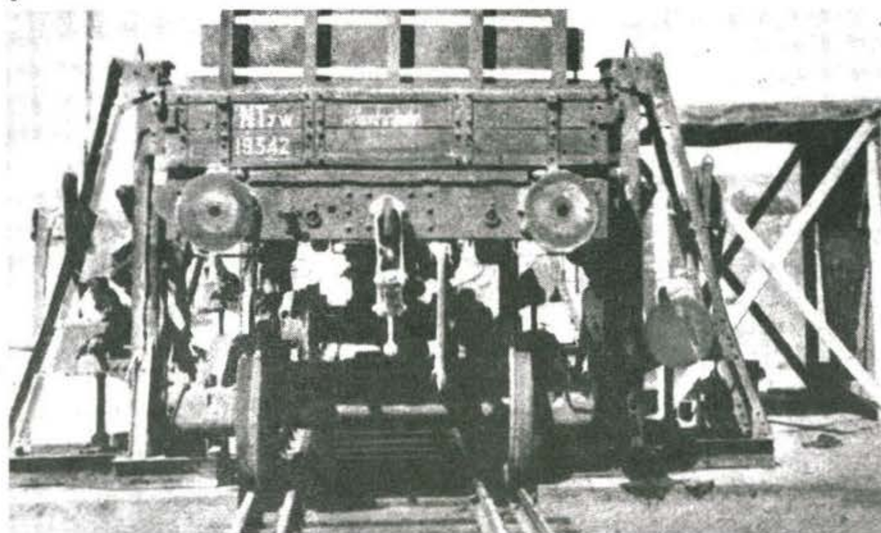
englischem Einfluß gestandene Tanganjika Concessions Limited Eisenbahngesellschaft begann 1908 mit der Errichtung der Benguelabahn im damaligen portugiesischen Angola in 1067-mm-Spur. Das Unternehmen plante den Anschluß an das in Südafrika nach Norden verlaufende Netz im damaligen Belgisch-Kongo, dem heutigen Zaïre. Erst 1934 kam es zum endgültigen Zusammenschluß der Strecken vom Süden, Westen und Osten. Damit entstand die erste und heute noch einzige Querverbindung Afrikas. Alle diese Strecken führten zum Kupfergürtel von Katanga und Sambia. Die Spurweite ordnete sich diesem Zweck unter, da sonst nur Meterspurbahnen im ehemaligen Belgisch-Kongo konzessioniert worden waren.
In den 50er Jahren erreichte das Kapspurnetz Anschluß an die bestehenden Meterspurstrecken im heutigen Zaïre, so z. B. die Strecke Kamina – Kabalo sowie die anschließende Bahn zum Tanganjikasee. 1954 kam es zur Umspurung dieses rund 700 km langen Streckennetzes auf Kapspur. Die portugiesischen Kolonialherren in Angola begannen zum gleichen Zeitpunkt ihre Meterspurbahn Loanda – Malange mit einer Länge von 504 km auf 1067-mm-Spur umzubauen. Die wenig leistungsfähige und 600-mm-spurigen Moçamedesbahn

Chinesen bauten diese Kapspurstrecke in fünf Jahren und kamen dabei mit dem über 6 000 km umfassenden Meterspurnetz der EAR (East African Railway) in Berührung. Dieses Unternehmen betrieb die Eisenbahnen in Uganda, Kenia und Tansania. Von der Neubaustrecke hätten etwa 400 bis 450 km entfallen können, denn bei Kidatu wurde bereits das Meterspurnetz der TR (Transania Railway) erreicht.
Etwa 20 Jahre bestanden Bestrebungen, das Netz der EAR auf Kapspur umzustellen. Beim Einbau neuer Schwellen oder bei der Neubeschaffung des rollenden Materials wurde dies bereits berücksichtigt. Durch den Zerfall der EAR in drei einzelne Staatsbahnen ist allerdings damit nicht mehr zu rechnen.

Kapspur auch in Westafrika
Auch in Westafrika war der Siegeszug der Kapspur unaufhaltsam. Beim Bau der Kongo-Ozeanbahn in der heutigen Volksrepublik Kongo wurde 1926 erstmalig im damals noch französischen Einflußgebiet die Kapspur angewandt. 1976 kam die Erzbahn in Richtung Norden zur Grenze von Gabon in gleicher Spur hinzu. Außerdem wurde die ebenfalls zur Umgehung der Kongofälle von Kingshasa nach Matadi in den Jahren von 1887 bis 1902 gebaute Kongobahn (750-mm-Spur) in den 20er Jahren auf

Kapspur umgebaut. Der angestrebte Zusammenschluß mit dem übrigen Netz in Zaïre erfolgte ebenso nicht wie der mit den in Angola liegenden Strecken.
Von Kapstadt bis nach Zentralafrika mit Unterbrechungen im Osten bis Nordostafrika (Sudan) im Westen bis zur Kongomündung besteht das Bestreben, wenn auch aus den unterschiedlichsten Gründen, eine einheitliche Spur einzuführen.
In Westafrika sind derartige Bemühungen nur teilweise ausgeprägt. In den am Golf von Guinea liegenden Staaten wird das Durcheinander der Spurweiten als Folge des Kolonialerbes besonders

6



4 bis 6 Auswechseln der meterspurigen Drehgestelle und Einsetzen regelspuriger Drehgestelle auf der Strecke Biskra – Touggourt in Algerien.

Fotos und Zeichnungen: Sammlung Verfasser

deutlich. Die jüngste Eisenbahn Afrikas in Gabon wurde in Regelspur gebaut, obwohl keine Anschlußmöglichkeiten bestehen. Der Wunsch der französischen Geldgeber und Industrie gab hier den Ausschlag.

Kap- oder Regelspur?

Im benachbarten Kamerun wurden zur Zeit der deutschen Kolonialherrschaft Meterspurstrecken gebaut und unter französischem Mandat fortgesetzt. Von der Hauptstadt Jaunde begann in den 70er Jahren der Bau der 630 km langen Transcamerounais-Bahn nach Ngaoundere. Hier wurden Stahlschwellen verwendet, die ein problemloses Umspuren auf Kapspur ermöglichen. Beim Umbau des alten Streckenteils der Mittellandbahn kamen ebenfalls derartige Schwellen zum Einsatz. Es liegt der Gedanke nahe, an das 3 600 km umfassende Kapspurnetz von Nigeria (ehemalige englische Kolonie) anzuschließen, obwohl hier der Plan besteht, das gesamte Netz auf Regelspur umzustellen. Zu den mit sowjetischer Hilfe im Bau befindlichen Stahlwerk bei Ajaokuta wurde 1983 mit dem Verlegen einer 635 km langen regelspurigen Strecke von Port Harcourt aus begonnen. Damit werden die weiteren Umspurprojekte in Kamerun von Meter- auf Kapspur gegenstandslos.
Im Nachbarland Benin (ehemals französisch) besteht ein Meterspurnetz. Seit langem gibt es Bestrebungen, mit dem Netz gleicher Spurweite von Togo – das noch aus deutscher Kolonialzeit stammt und bisher unmittelbar an die Grenze reicht – eine Verbindung herzustellen.
In Ghana hat die Eisenbahn wieder Kapspur. In Liberia existieren wiederum Kap- und Regelspurbahnen als Minenbahnen. Diese Strecken entstanden nach dem zweiten Weltkrieg und dienen dem Erzschwerverkehr. Alle anderen Eisenbahnstrecken im ehemals westafrikanisch-französischen Kolonialgebiet sind meterspurig. Daß auf einer Schmalspurbahn auch schnell gefahren werden kann, beweist der planmäßig verkehrende Triebzug mit 160 km/h auf der Meterspurstrecke von Abidjan nach Haute Volta.

Breitspur im Gespräch

Die Sahara ist dann der Trennstrich zwischen Schmal- und Regelspurbahnen. In Mauretanien entstand in den 60er Jahren eine 625 km lange regelspurige Minenbahn von Port Etienne nach Fort Gouraud. In Marokko bauten die Franzosen von 1906 bis 1920 ein 1 000 km umfassendes 600-mm-Spur-Netz, das später auch zivilen Transporten diente. Ab 1920 entstand planmäßig ein Regelspurnetz, das noch immer ständig nach Süden wächst, im Norden bis an die Straße von Gibraltar reicht und im Osten mit dem ebenfalls regelspurigen algerischen Staatsbahnnetz verbunden ist. Ein großer Teil der marokkanischen Strecken wird elektrisch betrieben. Aus jüngster Zeit ist bekannt, daß Spanien und Marokko über eine Damm- oder Tunnelverbindung verhandeln. Dabei sollen regel- und 1067-mm-spurige Gleisanlagen gebaut werden. Somit gäbe es noch eine weitere Spurweite in Afrika.
Bei der Tunesischen Staatsbahn ist im nördlichen Teil die Regelspur mit einer Verbindung zum algerischen Netz und im südlichen Teil die Meterspur vorherrschend. In Libyen ist eine Umspurung der Küstenlinie auf Regelspur vorgesehen.
Mit Ägypten schließt sich der Ring um Afrika. Die Wahl der Regelspur für die Strecke Alexandria – Kairo – Sues war entscheidend für alle weiteren Hauptstrecken. Theoretisch wäre eine Verbindung mit dem europäischen Regelspurnetz möglich, praktisch kann sie aufgrund der politischen Lage zur Zeit noch immer nicht verwirklicht werden.
Bei all diesen Betrachtungen blieben jene 600-, 750-, 762- und 800-mm-Bahnen unberücksichtigt, die dem Transport von Sisal, Zuckerrohr oder Baumwolle dienten oder noch dienen.
Nahtstellen der unterschiedlichen Spurweiten werden außer durch das herkömmliche Umladen der Güter z. B. in Algerien auf einigen Anschlußstrecken mit 1000- und 1050-mm-Spur zur Regelspur durch ein Umspursystem mit Drehgestellwechsel für Güterwagen überwunden. Die großzügig geplanten Streckenneubauten der Algerischen Staatsbahn in Regelspur werden, ebenso wie weitere Umspurvorhaben, nach und nach die Schmalspurstrecken ersetzen. Die Afrikanische Eisenbahnunion (UAC) ist bemüht, die bestehenden Streckennetze der einzelnen Staatsbahnen zu verbinden. Dabei steht auch die Frage der zu wählenden Spurweite zur Debatte, der man jedoch nicht übermäßig große Bedeutung beimißt. In der Perspektive werden sich Kap- und Regelspur zunehmend durchsetzen.

Vorschau

Im Heft 11/85 bringen wir u. a.:

Geschichte des ehemaligen Raw Brandenburg-West;
Schmalspurbahnen der ČSD;
Vorgestellt und kommentiert;
Bw-Anlage im Modell;
Kesselwagen frisiert;
Leipziger Modellbahn-Ausstellung im Messehaus am Markt;
Minianlage in der Nenngröße TT;
86 1501 in TT

100 Jahre Parchim – Karow – Waren

Im Januar 1885 wurde die Eisenbahnstrecke Parchim – Lübz – Karow – Malchow – Waren (KBS 773) mit 69,8 km als Mecklenburgische Südbahn eröffnet. Bau- und Betriebsunternehmer war ursprünglich die Centralverwaltung für Secundairbahnen des Bau- und Betriebsunternehmens Herrmann Bachstein in Berlin. In den Händen dieser Gesellschaft lag auch der Betrieb in den ersten Jahren nach der Eröffnung. Am 20. Januar wurde der Güterverkehr und am 28. Januar 1885 der Personenverkehr aufgenommen. Mit der Inbetriebnahme dieser Eisenbahnstrecke wurde eine Eisenbahnverbindung im Süden Mecklenburgs zwischen bereits bestehenden Nord-Süd-Verbindungen geschaffen.
Zum Eisenbahnknotenpunkt im Süden Mecklenburgs entwickelte sich Parchim mit der Fertigstellung der gesamten Strecke Parchim – Schwerin im Jahre 1899 (Mecklenburgische Eisenbahn bzw. Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn) und mit dem Bau der Strecke Parchim–Suckow (–Putlitz) im Jahre 1912.
Mit der Entwicklung einer mecklenburgischen Tenderlokomotive kam Anfang unseres Jahrhunderts die T 4, die spätere Baureihe 91.19, nach Parchim. 1936 beheimatete das Bahnbetriebswerk Parchim 18 Dampflokomotiven und zwei Kleinmotorlokomotiven. Am stärksten vertreten waren Dampflokomotiven der Baureihe 86.
Im Kriege verirrten sich Loks der Baureihe 53 nach Parchim. Nach 1945 konzentrierte die Deutsche Reichsbahn in Parchim Dampflokomotiven der Baureihe 57.10 (pr. G 10). Mit ihnen wurden sämtliche Zuggattungen auch von Parchim nach Karow gefahren. Ende der 50er Jahre kamen die ersten Dampflokomotiven der Baureihe 50 nach Parchim. Neubaudampflokomotiven der Baureihe 50.35/36 bzw. 50.40 ergänzten den Bestand. So beendete hier auch die letzte für die Deutsche Reichsbahn gebaute regelspurige Dampflokomotive 50 4088 ihren Betriebseinsatz.
Heute beherrschen Diesellokomotiven der Baureihen 101, 106, 110 und 118 die Zugförderung. Dennoch „dampft" es gegenwärtig um Parchim noch. Zur Zeit sind zwei bis drei Dampflokomotiven der Baureihe 50.35/36 in der Einsatzstelle Parchim im Betriebsumlauf. Doch den technischen Fortschritt bei der Deutschen Reichsbahn halten auch sie nicht mehr auf.
Durch die zielgerichtete Entwicklung von Landwirtschaft und Industrie in den südlichen Kreisen des Bezirkes Schwerin werden auch auf der nunmehr 100jährigen Nebenbahn die Transportaufgaben weiter wachsen.
Fas.



Personenzug mit einer Lok der BR 57.10 aus Karow am Einfahrsignal des Bahnhofs Parchim im Juni 1954.
Foto: Sammlung F. Asmus, Dresden

Noch rund 150 Dampfloks

Der Bestand an betriebsfähigen Dampflokomotiven umfaßt in den Ländern der westeuropäischen Gemeinschaft (EG) noch etwa 150 Stück. Von 1965 bis 1983 wurden in diesen Ländern rund 12 550 Dampfloks verschrottet.
CS.

Lokeinsätze

Raw „Helmut Scholz" Meiningen
Zeitraum vom 10. April bis 31. Juli 1985: Folgende Maschinen wurden zerlegt:
01 2114 (zuletzt Hzl in Vacha) im Mai, 44 0890 (zuletzt Bw Gera) im Juni, 50 0038 im Juli.
Unter Verwendung von Teilen der schon zerlegten 01 2114, 01 0501 und 01 0524 wurde im Juni die 01 0509 betriebsfähig aufgearbeitet und am 22. Juli ins Ausland verkauft.
Fertiggestellt hat man im Juli die 86 744, die Werklok des VEB Steinkohlenkokereien Zwickau.
Planmäßig aufgearbeitet worden sind die folgenden Maschinen:
April 1985: 50 3561, 50 3563, 50 3624, 50 3662, 50 8142, 52 8147, 52 8166, 52 8191, 52 8198. Hinzu kamen die schon vor längerer Zeit zu Dampfspendern umgebauten 39 1029 und 39 1073.
Mai 1985: 50 3610, 50 3685, 52 8071, 52 8132, 52 8187.
Juni 1985: 41 1130, 44 0858 (PmH Nr. 4), 50 3561, 50 3563, 50 3606, 50 3665, 52 8006, 52 8019, 52 8043, 52 8052, 52 8144, 52 8179. Eine Revision erhielten auch die Dampfspender, die schon früher aus den 58 437, 58 1337 und 58 1781 entstanden.
Juni 1985: 41 1055, 44 1569, 44 1623, 44 2663, 44 0414 (PmH Nr. 5), 50 3632, 52 8131, 52 8138, 52 8169, 52 8172.
Sch. (Mitte August)

Est Magdeburg-Rothensee
Lokbestand: 01 1511 (z), 41 1144 (Hzl), 44 1231 (Hzl), 44 1623 (Hzl), 50 3586, 50 3626, 50 3649 (E), 50 3702 (E) (ex Stendal), 50 3707 (E).

Est Eilsleben
Lokbestand: 01 1512, 01 005, 41 1137, 50 3681, 50 3701, 50 3706, 65 1049. Gegenwärtig sind keine Maschinen eingesetzt, und die Nahgüterzüge werden mit der Lok 112 279 gefahren.
Ku (Mitte August)

Bw Engelsdorf
Dieses Bw setzt täglich noch drei 52.8 in Planleistungen nach Eilenburg (KBS 210), Trebsen und Großbothen (KBS 504) ein. Unter anderem sind folgende Leistungen insbesondere Fotofreunden zu empfehlen: Ed 6.33 Uhr (65621), 9.23 Uhr Tre; Ed 11.48 (59617, nur sa u. so), 12.13 Uhr Gst; Ed 13.56 Uhr (60635, außer so), 16.40 Uhr Gb; Ed 15.46 (55619), 16.21 Uhr Eg; Ed 15.50 Uhr (65 625, außer so), 17.44 Uhr Tre; Tre 11.04 Uhr (65624), 11.19 Uhr Al; Se 12.58 Uhr (53 660), 14.30 Uhr Ed; Gb 15.22 Uhr (60342, nur sa), 18.38 Uhr Ed; Se 9.06 Uhr (57650), 10.10 Ed.
Die Maschinen der Baureihe 254 des Bw Leipzig-Engelsdorf fahren die Zielbahnhöfe Riesa, Karl-Marx-Stadt Hilbersdorf (über Riesa/Dresden), Reichenbach, Altenburg, Espenhain, Großkorbetha, Frankleben, Angersdorf, Halle und Dessau an. Da eine dieser Maschinen durchgehend für den Bereitschaftsdienst zur Verfügung steht, kann die Baureihe in Ausnahmefällen jedoch auch auf anderen Strecken zu sehen sein. Vorrangig auf dem Leipziger Güterring anzutreffen sind die Engelsdorfer 244er.
Legende: Al – Altenhain b. Brandis, Ed – Engelsdorf, Eg – Eilenburg, Gb – Großbothen, Gst – Großsteinberg, Se – Seelingstädt (b. Brandis), Tre – Trebsen.
Die Angaben vor dem Ort betreffen die Ankunftszeit, bzw. nach dem Ort die Abfahrtszeit.
mns (Ende August)

Est Göschwitz
Anläßlich einer Festwoche in Jena wird die Maschine 01 1531 in mehreren Planleistungen auf der Saalbahn zu sehen sein. Die Sondereinsätze finden in der Zeit vom 9. bis 27. Oktober statt.
hjw (Anfang September)

Bahnhof Borckenfriede
Die mehrere Jahre abgestellten Maschinen der BR 50.0 wurden inzwischen restlos zum Verschrotten abgefahren (s. a. Heft 11/1984). So gelangten u. a. die 50 0049 (ex Bw Pasewalk) und 50 0051 in das Raw „Fritz Heckert" Stendal.
Fei./Be. (Mitte August)

Rainer Heinrich (DMV), Steinpleis

Der Traditionseilzug der DR

Bekanntlich werden auf der Grundlage der „Ordnung für Eisenbahnmuseumsfahrzeuge" aus dem Jahre 1975 von der Deutschen Reichsbahn und dem Verkehrsmuseum Dresden ausgewählte Schienenfahrzeuge museal und darüber hinaus zum Teil betriebsfähig erhalten. Neben den zahlreichen Lokomotiven gehört dazu auch die inzwischen als „Zwickauer Traditionszug" bekannte Wagengarnitur.

Bis Mitte der 70er Jahre noch im Plandienst

Als die Deutsche Reichsbahn in den 70er Jahren die meisten Altbau-Reisezugwagen durch Neubau- und Reko-Reisezugwagen ersetzte, wurden im Jahre 1967/77 die letzten vierachsigen Eilzugwagen der Einheitsbauart aus den Baujahren 1928–1932 zum Traditionszug der Deutschen Reichsbahn zusammengefaßt (Tabelle 1). Die drei Wagen 2. Klasse sowie der dazugehörige Gepäckwagen waren bis 1977 im regulären Zugbetrieb der Rbd Greifswald, Heimatbahnhof Waren (Müritz), eingesetzt. Der kombinierte 1./2.-Klasse-Wagen befand sich zu diesem Zeitpunkt in Dresden-Pieschen abgestellt und wurde nach Waren (Müritz) umverfügt. Diese Zuggarnitur umfaßt damit die einzigen noch betriebsfähigen Eilzugwagen der DR mit Mittelgang (Sitzplatzanordnung 2 + 2) und Faltenbalgübergang. Von 1977 bis 1980 war dieser Traditionszug im Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Neustrelitz beheimatet. Bereits in diesem Zeitraum wurde der Traditionszug zu Filmaufnahmen der DEFA, des Fernsehens der DDR und anläßlich verschiedener Eisenbahnjubiläen genutzt. Einen Höhepunkt bildete dabei der 1980 von der Zentralen Bildstelle der DR hergestellte Film „Traktion mit Tradition". Der Traditionszug fuhr für diese Zwecke von 1977 bis 1980 überwiegend im südlichen Raum unseres Landes.

Tabelle 1 Traditionseilzugwagen

EDV-Wagennummer	Gattung
50 50 92-14 385-6	Düe, Gepäckwagen
50 50 38-14 641-9	ABühe, kombinierter 1./2. Klasse Sitzwagen
50 50 28-14 552-0	Bühe, 2. Kl. Sitzwagen
50 50 28-14 562-9	Bühe, 2. Kl. Sitzwagen
50 50 28-14 572-8	Bühe, 2. Kl. Sitzwagen

Zwickau wurde neue Heimstatt

Bereits 1980 wurden die Weichen für die Beheimatung des vierachsigen Traditionszuges in Zwickau gestellt. Die 1979 gegründete AG 3/75 „Eisenbahntradition" Zwickau beabsichtigte neben der Güterzuglok 50 849 auch noch weitere Fahrzeuge aus dem Museumspark zu betreuen. Vor allem bestand der Wunsch, einen historischen Wagenzug für Sonderfahrten einzusetzen, um damit gleichzeitig keine Reisezugwagen mehr aus dem Betriebspark des Bww Zwickau zu beanspruchen. Nachdem ein ehemaliges Lokabstellgleis in Zwikkau zur Verfügung stand, ist am 11. Oktober 1980 der Wagenzug zum Bww Zwickau umbeheimatet worden. Zwischen dieser Dienststelle und der AG 3/75 „Eisenbahntradition" Zwickau wurde eine Vereinbarung über die gemeinsame Pflege und Wartung des Traditionszuges abgeschlossen. Gleichzeitig entstand in Zusammenarbeit mit der Hauptverwaltung Wagenwirtschaft der DR im Ministerium für Verkehrswesen, dem Raw „Herbert Warnke" Delitzsch und dem Verkehrsmuseum Dresden die neue Richtlinie für die Behandlung und den Einsatz des vierachsigen Traditionszuges. Zunächst wurde der gesamte Wagenzug im April 1981 im Raw „Herbert Warnke" Delitzsch in der Schadgruppe R 2 aufgearbeitet. Die Erhaltung von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne der Museumsordnung stellt an den äußeren und inneren Zustand verschiedene Forderungen, die es zu berücksichtigen galt. Alle Wagen des Traditionszuges wurden im Rahmen der planmäßigen Revision der letzten Jahre verändert. Die Beschriftung des Wagenkastens entsprach dem international üblichen Stand (z. B. EDV-Nummer). Im Wageninneren befanden sich nur noch wenige Bauteile der Vorkriegsjahre bzw. des Anlieferungszustandes. Dazu gehörten insbesondere die Leichtmetallgepäcklagen über jeder Sitzbank. Die heutigen 2.-Klasse-Sitzwagen (früher 3. Klasse, C4ü-Wagen) wurden von den Lattenholzbänken nach 1945 auf die heute üblichen Hartpolstersitze umgerüstet. Ziel der weiteren Erhaltung des Traditionszuges ist es, die Wagen weitestgehend wieder in den Zustand der Anlieferung zu versetzen. Die Bereitstellung bestimmter typischer Ersatzteile für den Wagenzug durch die Delitzscher Kollegen war ein erster Schritt in diese Richtung. Bedeutende Initiativen entwickelte dabei auch die AG 3/75. So wurden Emailleschilder für die bei den Reisezugwagen üblichen Beschriftungen, wie z. B. Wagenklassenanschriften, „Raucher"/„Nichtraucher", „Nicht hinauslehnen" usw. beschafft. Die Anfertigung dieser zahlreichen Schilder erfolgte in einem Stollberger Betrieb größtenteils an Hand von Originalzeichnungen aus dem Jahre 1928. Die historischen Wagennummern aus der Zeit der Anlieferung wurden in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsmuseum Dresden und Eisenbahnfreunden aus Dessau ermittelt. Seit 1982 sind die neuen Emailleschilder angebracht. Gleichzeitig erhielten die Wagenkästen wieder die komplette DRG-Beschriftung. In der Polsterklasse des Traditionswagens 50 50 38-14 641-9 wurden von der Zwickauer AG in über 150 Stunden die Leichtmetallgepäckablagen durch die früher üblichen Gepäcknetze mit Gußhalterung ersetzt. Sie mußten erst aufgearbeitet, neu angepaßt und mit neuen Netzen versehen werden. Hinzu kamen außerdem klappbare Fensterbretter, alte Gußaschenbecher und Lampen. Dem Charakter des Traditionszuges gemäß wurden in den Vorräumen und Abteilwerberahmen großformatige Fotos angebracht.

Ein weiterer kam hinzu

Oft machte sich bemerkbar, daß das Platzangebot nicht ausreichte. Die vier Eilzugwagen verfügten über 278 Sitzplätze. Die Vergrößerung des Sitzplatzangebotes durch Eingliederung eines weiteren Eilzugwagens der Einheitsbauart in den Traditionszug war dringend notwendig. Durch das Raw „Herbert Warnke" Delitzsch konnte noch ein weiterer Sitzwagen 2. Klasse zur Verfügung gestellt werden. Der Wagen 50 50 28-14 864-9 gehört seit dem 28. Juli 1982 zum Zwickauer Traditionszug. Zuletzt war dieser Wagen in Hoyerswerda beheimatet. Mit den nunmehr fünf Wagen sind 350 Sitzplätze vorhanden.

Außerdem Gepäck- und Speisewagen

Der Gepäckwagen des Traditionszuges wurde bisher zum Verkauf von Getränken und Souvenirs bei Sonderfahrten genutzt. Auf die Dauer ist das jedoch keine Lösung und für das Verkaufspersonal kompliziert. Der Wunsch nach einem Speisewagen für den Traditionszug bestand seitens der Zwickauer AG schon seit langem. Im Dezember 1981 konnte der 1936 von der WUMAG in Görlitz gebaute Wagen 51 50 88-10 054-7 von Berlin nach Zwickau überführt werden (siehe „me" 2/1982). Der schlechte Zustand des Speisewagens, insbesondere der Drehgestelle, verhinderte zunächst die Aufarbeitung. Erst 1984 wurde das Problem „Speisewagen" wieder aktuell. Es gelang, einen zweiten Speisewagen gleicher Bauart, der seit 1977 als Aufenthaltswagen in einem Bauzug genutzt worden war, ausfindig zu machen. Die Inneneinrichtung dieses Speisewagens (Nr. 51 50 88-10 030-7) ist größtenteils noch im Original erhalten. Von Juli 1984 bis Juli 1985 befanden sich beide Speisewagen im

Tabelle 2 Technische Angaben zu den Traditionszugwagen

Wagennummer (EDV)	50 50 28-14 552-0 50 50 28-14 562-9 50 50 28-14 572-8 50 50 28-14 864-9	50 50 38-14 641-9	50 50 92-14 385-6
DRG-Wagennumer	Dresden 72 813 Dresden 72 951 Dresden 72 245 Dresden 72 279	Dresden 33 086	Dresden 112 245
Gattung			
Vor 1958	C4i	BC4i	Pw4i
1958–1967	B4ü	AB4ü	Pw4ü
ab 1967	Bühe	ABühe	Düe
Hersteller	552: Linke-Hofmann-Busch Breslau 562: unbekannt 572: MAN Maschinenfabrik Augsburg/Nürnberg 864: Waggonfabrik AG Görlitz	Waggonfabrik Gebr. Casdell, Mainz	Waggonfabrik Köln
Baujahr (Muster D 11, Gepäckw.Muster Pw 5)	552: 1931 562: 1931 572: 1932 864: 1930	1931	1930
LüP (mm)	20 960	20 960	19 680
Drehzapfenabstand (mm)	13 300	13 300	12 360
Wagenkasten	Blechbeplankung genietet	Blechbeplankung genietet	Blechbeplankung genietet
Dachform	Tonnendach Stahl genietet	Tonnendach Stahl genietet	Tonnendach Stahl genietet
Luftsauger (Stück), BAUART Wendler	11	9	1
Sitzplätze	3. Kl. – 72	2. Kl. – 18 3. Kl. – 44	—
Anzahl d. Abteile	3. Kl. – 10	2. Kl. – 3 3. Kl. – 7	1 Zugführerabteil 1 Laderaum
Gangordnung	Mittelgang	Mittelgang	—
Anzahl der Einstiegtüren je Wagenlängsseite	4	3	2
V_{max} (km/h)	120	120	120
Dampfheizung	Nuhz	Nuhz	Nuhz
Elektrische Heizung (V/Hz)	1 000, 16 2/3	1 000, 16 2/3	1 000, 16 2/3
Einheitsdynamo-Beleuchtung (V)	24	24	24
Drehgestell	Görlitz III, leicht dreifach gefedert	Görlitz III, leicht dreifach gefedert	Görlitz III, leicht dreifach gefedert
Achsstand im Drehgestell (mm)	3 000	3 000	3 000
Rad-Laufkreisdurchmesser	1 000 mm	1 000 mm	1 000 mm
Anzahl der Ladetüren	—	—	2 Schiebetüren je Seite
Laderaum (m²)	—	—	37
Wagenmasse (t) leer	35	36	30
beladen	42	42	35
Bremsmasse (t) Gz	36	36	30
Pz	40	40	33
Bremsbauart	KE 1c – GP	KE 1c – GP	KE 1c – GP
Batterie	NC 150 Ah	NC 275 Ah	NC 150 Ah

Werkteil Gotha des Raw „Herbert Warnke“ Delitzsch. Aus beiden Fahrzeugen entstand ein historischer Speisewagen, der mit der Fahrsaison 1986 genutzt werden kann.

Generalreparatur und verjüngt

Sämtliche Eilzugwagen erhielten ab 1984 eine Generalreparatur in Delitzsch. Dabei wurden sie äußerlich weitestgehend in den Zustand der Anlieferung versetzt. Neue Faltenbälge, Emailleschilder mit DRG-Beschriftung und die Luftsauger Bauart „Wendler“ auf den Wagendächern, um nur einiges zu nennen, tragen dazu bei. Alle Fahrzeuge wurden mit Rollenlagerradsätzen und modernen Druckluftbremsen der Bauart KE ausgerüstet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt nun wieder 120 km/h. Vieles der Inneneinrichtung wurde bequemer und gefälliger gestaltet. Sämtliche Wandteile, Türen und Zwischenwände erhielten eine Holztäfelung. Im Wagen 50 50 28-14 864-9 sind die Hartpolstersitze durch die bei der Anlieferung üblich gewesene Holzbestuhlung mit Lattensitzen ersetzt worden.

DR, Verkehrsmuseum und DMV Hand in Hand

Mitglieder der Zwickauer Arbeitsgemeinschaft halfen in Vorbereitung der Generalreparatur aller Wagen federführend bei der Erarbeitung der Forderungsprogramme. So konnten spezielle Wünsche in technischer Hinsicht und für den Innenausbau berücksichtigt werden. Besonders wichtig war das für die Aufarbeitung des Gepäckwagens im Raw Wittenberge. Durch zweckentsprechende Raumaufteilung finden heute im Laderaum des Gepäckwagens ein Begleiterabteil, Werkstatt und Lagerraum Platz, ohne daß die weitere Verwendung als Verkaufs- bzw. Ausstellungsraum beeinträchtigt wird.
Im Jubiläumsjahr der Eisenbahn 1985 wurde mit der kompletten Instandsetzung des Traditionszuges ein bedeutender Schritt im Rahmen der Erhaltung von Museumsfahrzeugen getan. Unser Staat stellte dafür großzügige finanzielle Mittel zur Verfügung. Die Reichsbahnausbesserungswerke „Herbert Warnke“ Delitzsch und Wittenberge leisteten dabei Hervorragendes. Die Zwickauer AG wird auch weiterhin den Traditionszug pflegen. Die 30 AG-Mitglieder haben einen nicht zu unterschätzenden Anteil daran, daß der Traditionszug auch über die Ländergrenzen hinaus viel Beachtung findet.

Resonanz war groß

Die Fahrzeugausstellung in Magdeburg – sie fand vom 24. August bis 1. September 1985 auf dem Gelände des Bw statt – besuchten 40 081 Interessenten. 13 019 Besucher fuhren auf der Dampflok 65 1049.

me

1 Nach der Generalreparatur präsentiert sich der Wagen 28-14 572 in einem nahezu exakt wiederhergestellten Zustand, wie er in den 30er Jahren existierte.

2 Wagenanschriften befinden sich auf Emailleschildern.

3 Charakteristisch für den Zwickauer Traditionszug ist die Verbindung der einzelnen Wagen mittels Faltenbalg.

4 Perspektivansicht des gleichen Fahrzeuges – man beachte die Stirnseiten.

5 Seitenansicht des Drehgestells der Bauart Görlitz III (leicht dreifach gefedert). Diese Drehgestelle aus dem Jahre 1930 fanden unter allen Eilzugwagen der damaligen Zeit Verwendung. Im Rahmen der Generalreparatur wurden alle Drehgestelle von Gleit- auf Rollenlager umgerüstet.

6 Innenansicht eines Abteils der Polsterklasse im Wagen 38-14 641

Fotos: Verfasser

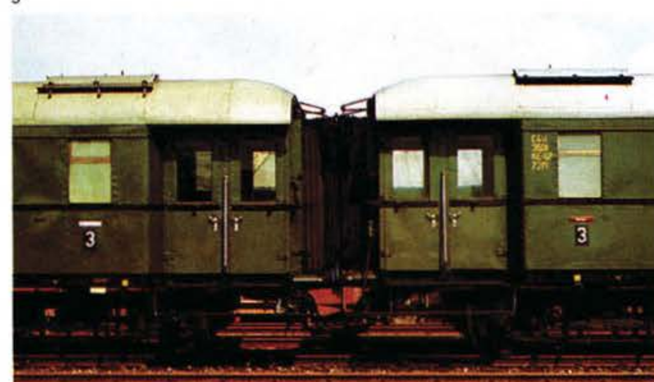
1



2



3



5



4



6




Lokdienstleitung
50 0065-8

modell eisenbahner

pöster

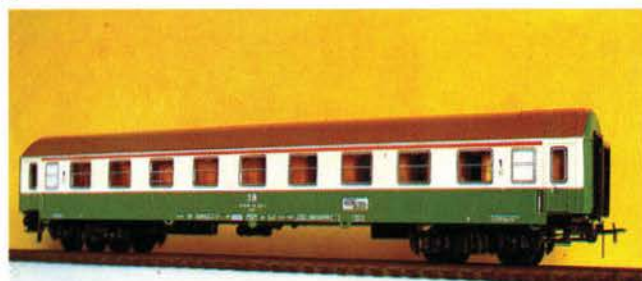
50 0065
Parchim 1981
Foto: H.-J. Trunk



1



2



3

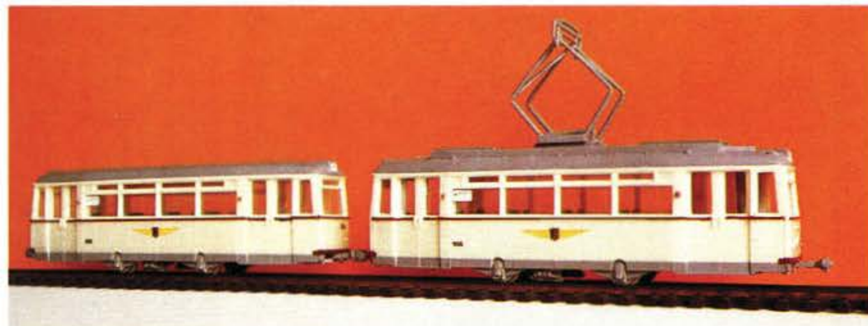


MMM-Exponat



Nicht im Leipziger Petershof zu sehen waren die neuen Vitrinenmodelle eines Straßenbahnzuges der Bauart ET 55 bzw. EB 55. Der VEB PreFo Dresden überraschte uns – wie sicher viele unserer Leser – mit einem Bausatz in der Nenngröße H0. Und zwar sind die beiden Modelle als anerkennenswerte Beispiele in der Bewegung „Messe der Meister von morgen" entstanden. Doch die Frage nach einem Antrieb für den ET 55 sollte ideenreichen Bastlern vorbehalten bleiben. Trotzdem ein Dankeschön an die Kollegen des VEB PreFo!
me





Volltreffer: 56 2719

oder –
Auf der Leipziger Herbstmesse notiert

Im Jubiläumsjahr der Eisenbahn gehen auch einige Wünsche unserer Modelleisenbahner in Erfüllung. Denn wie während meines Rundgangs im Leipziger Petershof zu erfahren war, sollen die BR 250 in der Nenngröße TT sowie die sehnsüchtig erwartete 95er von PIKO gegen Jahresende in den Binnenhandel kommen. Nur soviel sei verraten: Die „Kinderkrankheiten" des H0-Modells sind inzwischen behoben.
Als Volltreffer präsentierte sich auf der gläsernen „Neuheiten-Drehscheibe" eine $56^{20\text{-}29}$ als echte Neukonstruktion – und wie ich meine, **der** Knüller 1985!

VEB PLASTICART
Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau

Anfang 1982 berichteten wir letztmals über Neuigkeiten aus diesem Betrieb. Das Warten hat sich gelohnt, und für das neue H0-Spitzenerzeugnis sei den Zwickauern schon an dieser Stelle herzlichst gedankt.
Güterzuglokomotive Baureihe $56^{20\text{-}29}$ (DR)
Diese vierfach gekuppelten Maschinen zählten einst zu den stärksten europäischen Güterzuglokomotiven. Immerhin sind von 1919 bis 1928 rund 850 Maschinen bei Henschel, Hanomag, Jung, Linke-Hofmann, Krupp u. a. durch die Werktore gerollt. Bei der DR sind die letzten dieser Maschinen vor rund 15 Jahren ausgemustert worden.
In seiner Detaillierung steht das Modell der PIKO-95 nicht nach, ja diesmal läßt sich sogar die Rauchkammertür öffnen, und man kann in die nachgebildete Rauchkammer schauen. Nur 195 mm lang und 400 g schwer ist das bullige Triebfahrzeug. Neu daran: Lok und Tender sind durch eine funktionstüchtige Kurzkupplung verbunden, und der Antrieb befindet sich natürlich im Tender, dessen drei Radsätze zur Kraftübertragung herangezogen wurden.
Länderbahngarnitur Baureihe 75 mit drei Wagen (sächs.)
Die erste von zwei Pseudo-Neuheiten wird vor allem diejenigen begeistern, die sich der thematischen „Modellbahnerei" verschrieben haben. Lok, den offenen bzw. geschlossenen Güterwagen mit Bremserhaus und den Kesselwagen werden wir noch in Farbe vorstellen.
SVT 137 154 (DRG)
Allendhalben schon als DR-Modell bekannt, präsentiert sich der SVT (Bauart Leipzig) nunmehr in der typischen DRG-Version, wie er 1935 in Betrieb genommen wurde.

VEB PreFo Dresden

Wie zur Frühjahrsmesse überraschte der sich immer mehr profilierende Betrieb mit Varianten schon im Produktionsprogramm befindlicher Wagentypen.
Rekowagen Bghwe/Bghwse (DR)
Nunmehr gibt es auch die durchgehend grünen vierachsigen Rekowagen mit rehbraunen Dächern und Drehgestellen Görlitz V. Denn diese wohl verbreitetste Variante (ohne Zierleiste) hat bisher noch gefehlt. Diese Modelle sollen ebenfalls als Set mit unterschiedlichen Wagennummern in den Handel kommen – je drei Bghwe und ein Bghwse.



Reisezugwagen Typ Y (DR)
Die verbreitetsten PreFo-Wagen werden jetzt auch in der aktuellen DR-Farbkomposition Wagenkasten smaragdgrün, Fensterpartie elfenbein und Dach rehbraun gefertigt. Als erstes Modell war der Sitzwagen A/B zu sehen.
Reisezugwagen Typ Y (SBB)
Weniger vorbildgetreu sind diese (nicht im Bild wiedergegebenen) Sitzwagen A, A/B, B.

VEB PIKO Sonneberg

Länderbahnzug Baureihe 89 mit drei Personenwagen
Diese Länderbahngarnitur mit der altbekannten Baureihe 89 und drei Windbergwagen der K. Sächs. Sts. E. B. glänzen durch ihre exakte Länderbahnbeschriftung und Farbgebung und sind eine Ergänzung zum o. g. „Zwickauer Zug".
Zuggarnituren mit der Baureihe 95 (DR)
Die schwere Güterzuglok soll künftig auch im Set mit drei der oben beschriebenen grünen vierachsigen Rekowagen bzw. mit fünf Güterwagenmodellen in der Nenngröße H0 lieferbar sein.
Eiskühlwagen EK 2 (DR)
Der vor einiger Zeit angekündigte neue Eiskühlwagen wird ebenfalls mit der Aufschrift „Lübser Biere" das Bild internationaler Güterzüge beleben. Allerdings etwas neutraler wirkt das Modell des
Eiskühlwagens EK 2 der ČSD.

VEB Berliner TT-Bahnen

Der bekannte Berliner Hersteller überzeugte in Leipzig mit drei neuen Güterwagenmodellen im Maßstab 1:120.
Güterwagen Eaos (DR)
Völlig neue Aspekte eröffnen sich mit dem 118 mm langen Modell, dessen reichhaltige Detaillierung gefällt. Es ist wohl der erste großserienmäßige offene Güterwagen mit beweglichen Türen.

Container-Tragwagen Rgs (DR)
Vorbildgetreue Züge sind seit jeher „Trumpf-Ass" bei BTTB. Der neue vierachsige Rgs setzt diesen Trend fort, und wie auf der Messeanlage zu sehen war, kommt der neue Wagen gut an.

Flachwagen Res (DR)
Selbstverständlich entstand der vierachsige offene Güterwagen auf der Basis des Rgs und steht diesem in keinerlei Hinsicht nach. Die niedrigen Seitenwände sind abklappbar!

VEB VERO Olbernhau

Erneut stellten die erzgebirgischen Modell-Architekten einige gelungene H0-Gebäude vor, die sich ggf. aber auch im Hintergrund einer TT-Anlage verwenden ließen. Alles dran scheint an der *„Schrankenanlage"* zu sein. Der Bausatz enthält neben Bahnübergang ein Läutewerk, Lampen und den fahrbaren Untersatz des Schrankenwärters: ein Fahrrad. Neu sind auch *drei Siedlungshäuser.* Ob als Bausatz oder Fertighaus – billiger bekommt man drei Häuser nirgends.

VEB GRW Teltow

Ein neuer Name: VEB Geräte- und Regler-Werke Teltow. Der Betrieb stellt elektronische Bausteine zur Modellbahnsteuerung her, über die wir in einem der nächsten Hefte berichten wollen. Nur soviel sei heute schon verraten. Sie eignen sich für Wendezugautomatik, als Relais-, Anfahr- und Bremsbausteine sowie für den Einsatz in Blocksystemen.

Hans-Joachim Wilhelm

Fotos auf S. 20: J. Steckel, Berlin (†)

Bitte beachten: Sämtliche hier vorgestellten Erzeugnisse sind erst zu einem späteren Zeitpunkt im Handel erhältlich.

Ing. Joachim Schalipp, Berlin

Speichertriebwagen ETA 177

Bauanleitung in der Nenngröße TT

Diese Bauanleitung für ein Modell des elektrischen Speichertriebwagens ETA 177, Bauart Wittfeld, dessen Vorbild ab 1907 entstand, basiert auf einem ähnlichen Bauplan aus dem Jahre 1963. Damals wurde im Heft 7 allerdings ein Modell in der Nenngröße H0 vorgestellt. Somit haben die Freunde der Nenngröße TT ebenfalls die Möglichkeit, das besonders reizvolle Oldtimer-Fahrzeug zu bauen.

Obwohl das vorliegende Modell zwei Fahrmotore besitzt, ist ein Motor ausreichend, um den Anforderungen einer im Mittelgebirge angesiedelten Nebenbahn zu genügen. Da die beim Vorbild starren Doppelachsen im Modell als Drehgestelle ausgeführt wurden, kann das Fahrzeug auch kleinere Gleisradien durchfahren.

Um zu verhindern, daß die Drehgestellimitation nicht weiter auffällt, führt der Längsträger des Wagenkastens am Drehgestell weiter. Schon allein deshalb mußte der Abstand zwischen Drehgestell und Wagenkasten (ca. 0,5 bis 0,7 mm) relativ klein gehalten werden. Das Modell entstand in Gemischtbauweise.

Die vorliegende Beschreibung der wichtigsten Arbeitsschritte ist in drei Abschnitte – bzw. Baugruppen – gegliedert:

Baugruppe 1.0.0. Triebgestell
Baugruppe 2.0.0. Drehgestell
Baugruppe 3.0.0. Rahmen und Wagenkasten.

Baugruppe 1.0.0.

Alle Teile des Triebgestells sind für den Einbau eines zweiten Fahrmotors anzufertigen. Auf dem Rahmen 1.2. werden die Haltelasche 1.3. sowie die beiden Getriebewinkel 1.4. sauber aufgelöst. Und da das Triebgestell nur durch die Haltelasche 1.3. mit dem Wagenkasten Teil 3.1. verbunden ist, sind die Fangbügel 1.5. jeweils genau unter den Nasen der beiden Getriebewinkel an den Rahmen 1.2. zu löten. So verhindert man, daß der Wagenkasten herabfällt. Des weiteren gewährleistet die Einpunktbefestigung am Wagenkasten (dank der Haltelasche 1.3.) ein gleichmäßiges Aufliegen der Räder auf der Schiene.

Alle Getriebeteile werden ausgesägt, aufeinandergelötet und gemeinsam bearbeitet, d. h. sie sind mit wenigen Punkten zusammenzulöten.

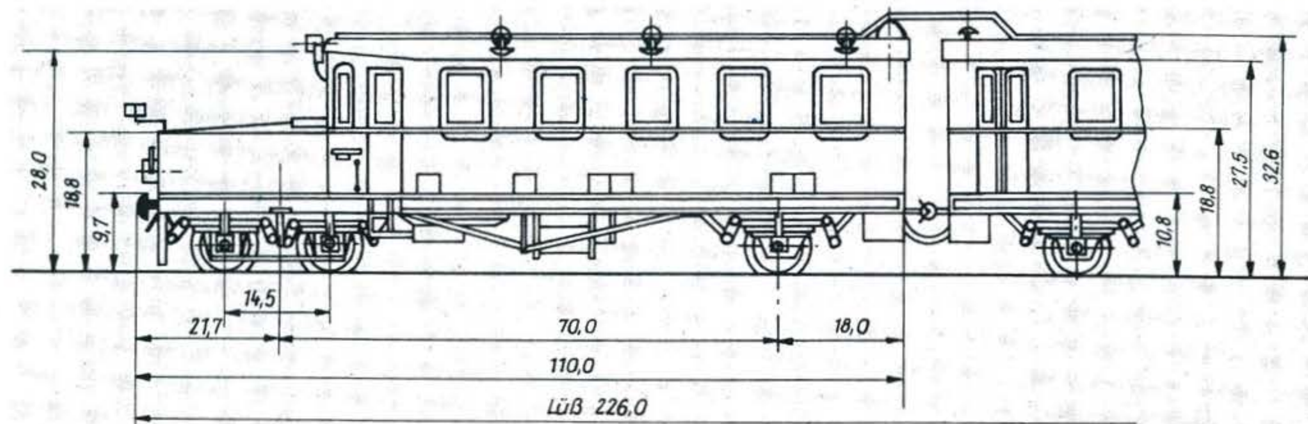
Jeweils ein Seitenteil 1.7.3. ist mit einem Lagerschild 1.7.1. bzw. 1.7.2. genau auszuwinkeln und rechtwinklig zusammenzulöten. Danach kann man die Getriebezahnräder sowie den Radsatz – dazu vorsichtig die Radscheiben abziehen – in jeweils eine Getriebehälfte 1.7.1., 1.7.3. und 1.7.2., 1.7.3. einbauen und mit der Gewindebuchse 1.7.8. sowie zwei Senkschrauben M2 zusammenbauen. Danach müssen natürlich die Radscheiben wieder vorsichtig aufgepreßt werden. Wenn das Getriebe auf seine Leichtgängigkeit hin kontrolliert ist, kann man es in den Rahmen einpassen und mit den Getriebewinkeln 1.4. verschrauben.

Daraufhin wird der Motor in die Motorbefestigung 1.6. geschoben und versplintet. Zuvor sollte man aber nicht vergessen, die Kohleandrückfedern um 6 mm zu kürzen und den Motor mit der Ritzelwelle getriebeseitig auszurichten. Wen lautes Motorengeräusch stört, dem sei empfohlen, eine Schallisolierung aus Schaumgummi zu berücksichtigen.

Baugruppe 2.0.0.

Die Drehgestelle werden zur Stromabnahme genutzt und sind deshalb stark vereinfacht und ähnlich den Drehgestellen des TT-Modells der Baureihe 118 gefertigt.

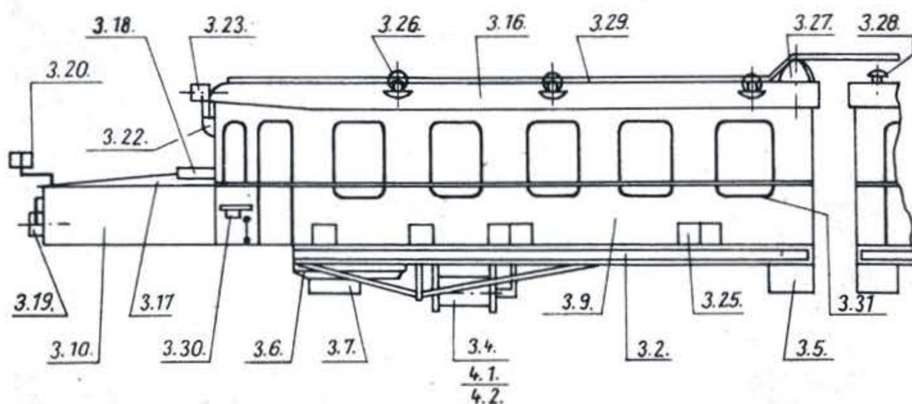
Zunächst sind die Teile 2.1., 2.2. und 2.2.1. zu fertigen und rechtwinklig zusammenzulöten. Danach kann man die Haltewinkel 2.5. unter die Teile 2.2. bzw. 2.2.1. löten. Daraufhin können dann die Trittbretter 2.6., die Bahnräumer 2.7. einschließlich Querstrebe 2.7.1. und die Teile 2.8. befestigt werden. Achslager 2.3. verschraube man mit den Achshaltern 2.3.1.; die Drehzapfenplatte 2.4.



Stückliste zum Bauplan

		Benennung	Maße	Material
Baugruppe 1.0.0. (Triebgestell)				
1.1.	1	Motor TT		hand. übl.
1.2.	2	Rahmen	55×16×1,5	Ms
1.3.	2	Haltelasche	8× 6×1,5	Ms
1.4.	4	Getriebewinkel	9×15×1	Ms
1.5.	4	Fangbügel	4×10×4	Ms
1.6.	4	Motorbefestigung	10× 9×1	Ms
1.7.		Getriebe, vollst.		
1.7.1.	2	Lagerblech	20× 7×1	Ms
1.7.2.	2	Lagerblech	13× 7×1	Ms
1.7.3.	4	Seitenblech	20×12×1	Ms
1.7.4.	1	Schneckenwelle aus BR 105 TT	nach Zeichn. geändert	
1.7.5.	1	Zwischenrad aus BR 103 TT	nach Zeichn. geändert	
1.7.6.	1	Ritzelwelle BR 118 TT		
1.7.7.	2	Radsatz BR 118 TT mit Ritzel		
1.7.8.	2	Gewindebuchse	7 mm lang	hand. übl.
1.7.9.	1	Abstandsbuchse	6 mm lang	hand. übl.
	8	Befestigungs-schraube	M 2×4	hand. übl.
	2	Rahmenschraube	M 2×5	hand. übl.
	4	Senkschraube	M 2×3	hand. übl.
	2 •	Mutter	M 2	hand. übl.
	1	Splint TT Motorbefestg.		hand. übl.
Baugruppe 2.0.0. (Drehgestell)				
2.1.	4	Rahmenwange	8×33,3×1	Ms
2.2.	2	Verbindungssteg	2×17×1	Ms
2.2.1.	2	Pufferbohle	2×17×1	Ms
2.3.	4	Achslager	31× 5×1	Ms
2.3.1.	2	Achshalter	31× 5×7	Pertinax
2.4.	2	Drehzapfenplatte	31×17×2	Pertinax
2.5.	4	Haltewinkel	10×10×1	Ms
2.5.1.	2	Abdeckplatte	31× 9×0,5	Ms
2.6.	4	Trittbrett	6× 2×0,5	Ms/Draht 0,5
2.7.	4	Bahnräumer	10× 1×0,5	Ms
2.7.1.	2	Querverbindung		Draht 0,5
2.8.	4	Kupplergriff		Draht 0,5
2.9.	4	Puffer TT		hand. übl.
2.10.	4	Stromabnehmer aus BR 118 TT		hand. übl.
2.11.	4	Befestigungsklammer aus BR 118 TT		hand. übl.
2.12.	4	Radsatz BR 118 TT ohne Ritzel		
	8	Achslagerblende aus Güterwagen TT		
	4	Schraube	M 2×3	hand. übl.
	8	Senkschraube	M 2×3	hand. übl.
	2	Drehzapfen-schrau-be Senkschraube	M 3×8	hand. übl.
	4	Mutter (flach)	M 3	hand. übl.
	2	Unterlegscheibe	U 3	hand. übl.

		Benennung	Maße	Material
Baugruppe 3.0.0. (Rahmen und Wagenkasten)				
3.1.	2	Boden	105×24×2	Pertinax
3.1.1.	4	Kontaktleiste	60×2×0,5	Ms
3.1.2.	4	Kontaktfeder aus BR 118 TT	nach Zeichn. geändert	
3.2.	2	Rahmen	2×1,5×0,5	Ms
3.2.1.	4	Achsblende	8× 8×0,5	Ms
3.2.2.	2	Querverbindung	13× 7×1	Ms
3.3.	1	Kupplung	3× 4×0,5	Ms/ Rd2mm Ms
3.3.1.	1	Splint	0,8× 8	hand. übl.
3.4.	2	Bremszylinder	4× 9	Rd 4 mm Ms
3.4.1.	2	Bremsgestänge	0,5	Ms
3.4.2.	2	Bremszylinder-träger	17×12×0,5	Ms
3.5.	2	Kupplungskasten	11,5× 6×6	Pertinax
3.6.	2	Schaltkasten	16×13×3	Pertinax
3.7.	2	Werkzeugkasten	7× 8×2	Pertinax
3.8.	2	Leiter		hand. übl.
3.9.	4	Seitenwand	70×18,5× 0,5	Ms
3.10.	4	Akkuraumseiten-wand	36,2×18,5× 0,5	Ms
3.11.	2	Akkuraumfront-wand	18,3× 8,6×0,5	Ms
3.12.	2	Frontwand	17,7×19×0,5	Ms
3.13.	2	Zwischenwand	24,5×16,6× 0,5	Ms
3.14.	2	Rückwand	24,5×16,6× 0,5	Ms
3.15.	4	Befestigungs-winkel	10×5×0,5	Ms
3.16.	2	Dachoberteil	83,3×26,1× 3,6	Pertinax
3.16.1.	2	Dachunterteil	68,5×24,1× 2	Pertinax
3.17.	2	Akkuraumdeckel-oberteil	19×24,5×2	Pertinax
3.17.1.	2	Akkuraumdeckel-unterteil	24×18×1	Pertinax
3.18.	2	Lüfter	10×5×1	Pertinax
3.19.	4	Lampen	3×3,5	Rd3mm Ms
3.20.	2	Schlußscheiben-halter		Drt. 0,5
3.21	8	Griffstange		Drt. 0,5
3.22.	2	Sonnenblende	10,5×2×0,5	Ms
3.23.	2	Scheinwerfer BR 92 TT		hand. übl.
3.24.	8	Klasseschild		Karton
3.25.	24	Wagenlüfter	3×3×0,5	Ms
3.26.	10	Dachlüfter		Drt. 0,5 Rd. 2 mm Ms
3.27.	1	Läutewerk		Rd. 4 mm Ms
3.28	1	Isolator	2 mm Halbrund-niet	
3.29.	2	Dachleitung		Drt. 0,5
3.30.	4	Trittbrett	3×1×0,5	Ms
3.31.	28	Griff		Drt. 0,5
3.32.	2	Wagenkasten-schraube	M 2×6	hand. übl.
	2	Wagenkasten-schraube	M 2×4	hand. übl.
	4	Befestigungs-schraube	M 2×2	hand. übl.



ist mit Schlitzen für die Stromabnahmefedern 2.10. und Befestigungsklammern 2.11. versehen. Danach müssen der Drehzapfen (Senkschraube M3) eingeklebt, die Drehzapfenplatte montiert und mit dem Achshalter 2.3.1. verschraubt werden. Erst jetzt ist die endgültige Montage der Drehgestelle möglich.

Wir legen die Radsätze ein und passen sie gemeinsam mit dem Abdeckblech 2.5.1. in den Drehgestellrahmen; sie sind schließlich an den Haltewinkeln zu befestigen. Abschließend wären noch die Puffer sowie die aus alten zweiachsigen Güterwagen gewonnenen Achsblenden anzukleben. Eine selbstgefertigte Imitation einer Schraubenkupplung nebst Zughaken vervollständigen das Ganze.

Baugruppe 3.0.0.

Nachdem der Boden 3.1. fertiggestellt ist, können die Kontaktleisten 3.1.1. mit Epasol 11 aufgeklebt werden. Weiterhin sind die Verbindungskabel der beiden Triebwagenteile sowie die Entstörkondensatoren der Fahrmotoren anzulöten. Danach sollten wir die U-Profile für den Rahmen 3.2. anfertigen. Wir vervollständigen diesen mit allen Anbauteilen und befestigen zunächst provisorisch zum Anpassen folgende Teile:

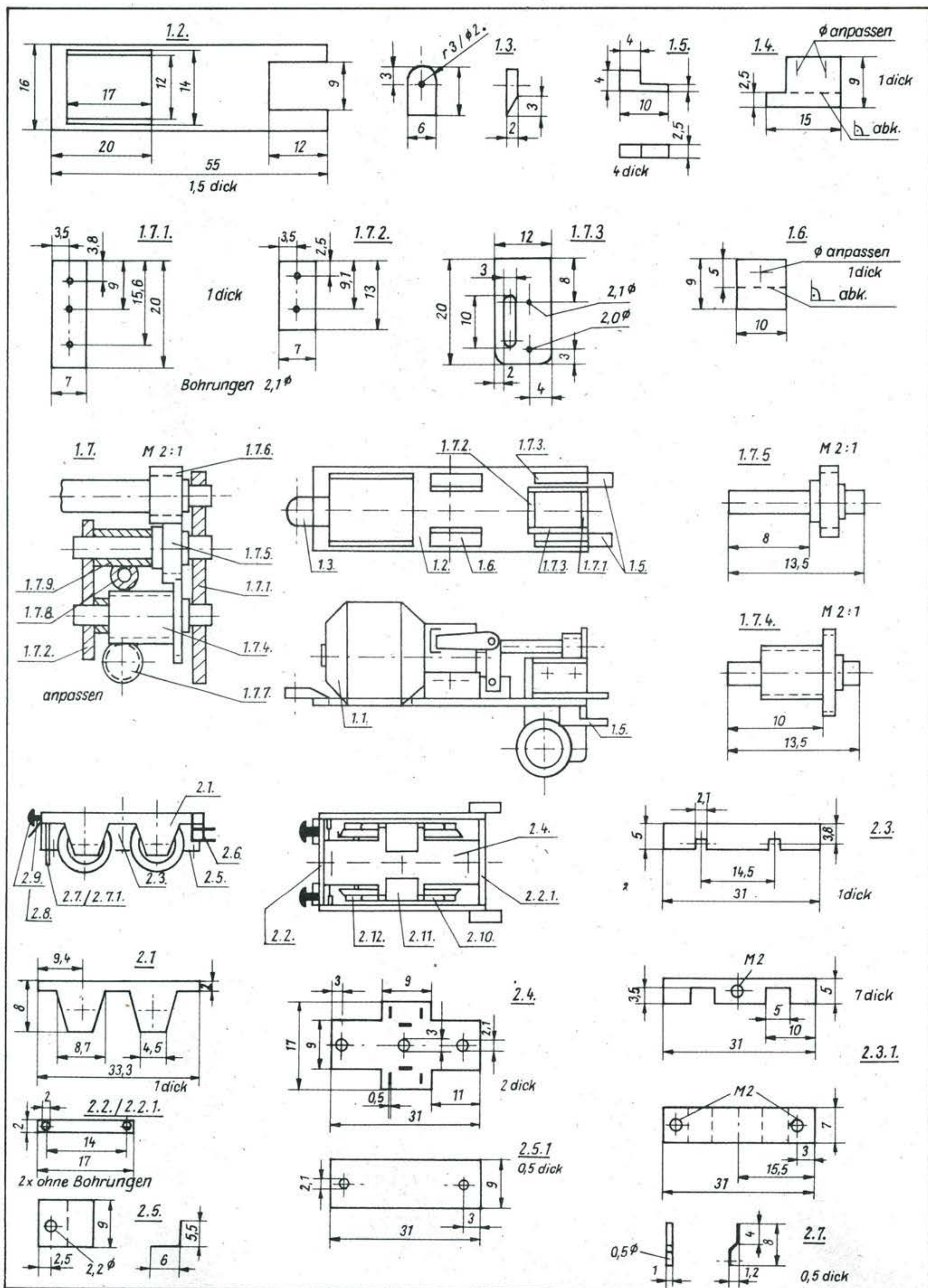
- Bremszylinderplatte 3.4.2. mit Teil 3.4. und 3.4.1.
- Kupplungskasten 3.5.
- Schaltkasten 3.6.
- Werkzeugkasten 3.7.

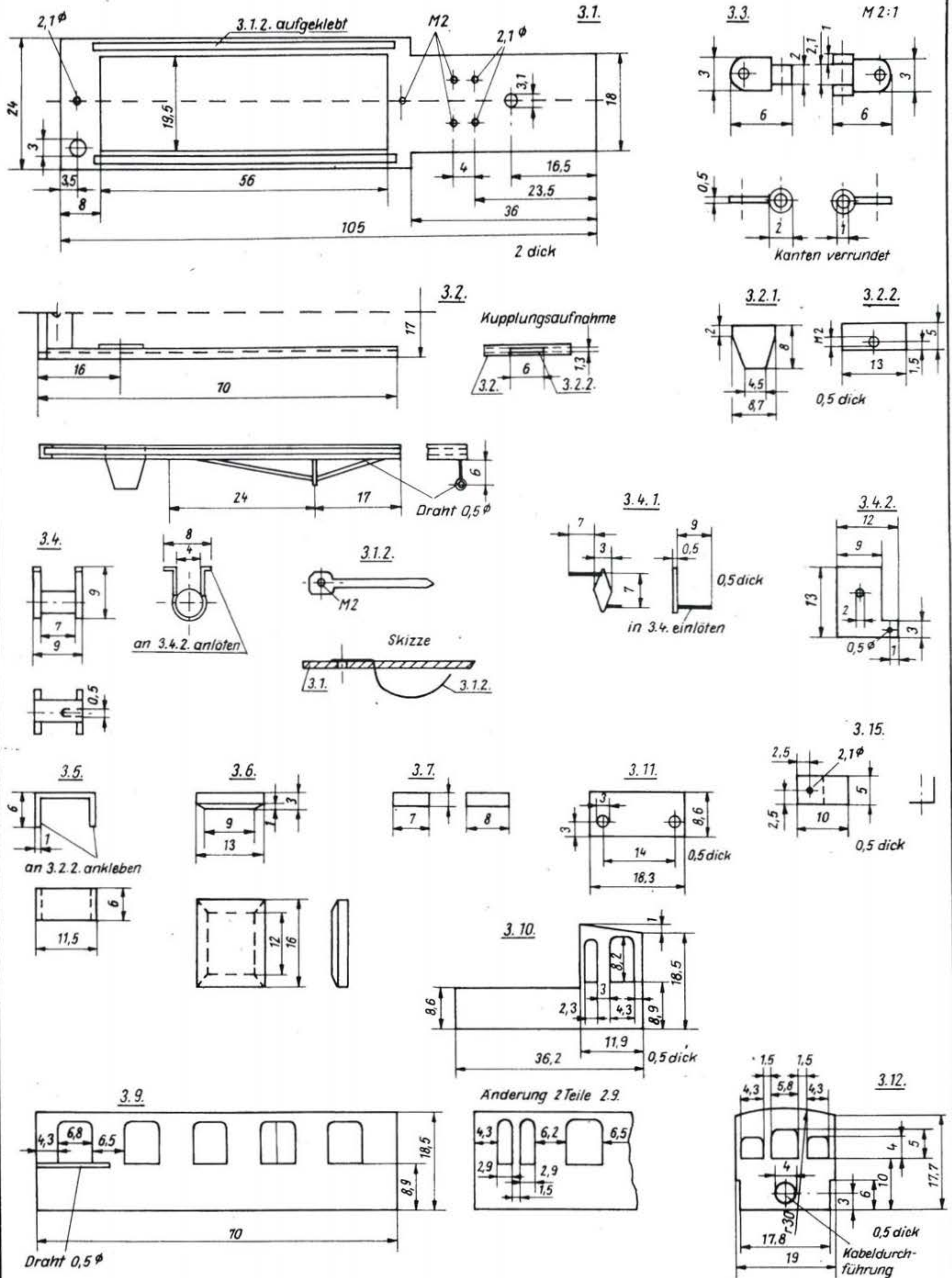
Nach dem Anpassen kann der komplette Rahmen mit den o. g. Teilen unter Verwendung von Epasol 11 am Boden befestigt werden.

Wenden wir uns nunmehr den Wagenkästen, Dächern und Akkuraumdeckeln zu. Nachdem die verlöteten Wagenkästen auf die Böden gesetzt und die Befestigungswinkel 3.15. am Wagenkasten angepaßt sind, müssen sie mit diesem verlötet werden. Die Dächer und Akkuraumdeckel fertigen wir aus Pertinax. Sie sollten so gearbeitet sein, daß sie straff im Wagenkasten befestigt werden können. Sämtliche Tür- und Fensterrahmen sowie die Zierleisten müssen wir auflöten und abschließend flachfeilen. Hinsichtlich der Kupplung sollten wir darauf achten, die Leichtgängigkeit beider Kupplungshälften anzustreben. Die Kupplung wird jeweils mit einer Lasche in den Rahmen gesteckt und mit der Wagenkastenschraube befestigt. Die Lampengehäuse entstehen aus leeren Kugelschreiberminen. Um dem Modell ein gefälligeres Aussehen zu verleihen, können die Fensterwände nochmals aus Zeichenkarton mit 1 mm Untermaß verstärkt werden. Selbstverständlich hinterlegen wir die Fenster mit Cellophan.

Farbgebung

Abschließend hätten wir unseren Speichertriebwagen nur noch farblich zu behandeln. Und zwar sollte der Wagenkasten oberhalb der schwarzen Zierleiste elfenbeinfarben, aber der untere Teil des Wagenkastens weinrot sein. Rahmen, Drehgestelle, Achslager sowie die o. g. Zierleisten spritzen wir am besten schwarz. Die beiden Dächer müssen silbergrau bzw. entsprechend „starker Witte-


1.2.
1,5 dick
1.3.
r 3 / ϕ 2.
1.5.
4 dick
1.4.
ϕ anpassen
1 dick
abk.
1.7.1.
1 dick
Bohrungen 2,1ϕ
1.7.2.
1.7.3
2,1ϕ
2,0ϕ
1.6.
ϕ anpassen
1 dick
abk.
1.7.
M 2:1
1.7.6.
1.7.5.
1.7.1.
1.7.9.
1.7.8.
1.7.2.
1.7.4.
1.7.7.
anpassen
1.3.
1.2.
1.6.
1.7.3.
1.7.1.
1.5.
1.1.
1.5.
1.7.5
M 2:1
1.7.4.
M 2:1
2.1.
2.6.
2.9.
2.3.
2.5.
2.7./2.7.1.
2.8.
2.4.
2.2.1.
2.2.
2.12.
2.11.
2.10.
2.3.
1 dick
2.1
1 dick
2.4.
2 dick
M2
7 dick
2.3.1.
2.2./2.2.1.
2x ohne Bohrungen
2.5.1
0,5 dick
M2
2.5.
2,2ϕ
0,5ϕ
2.7.
0,5 dick


3.1.
3.1.2. aufgeklebt
M2
2,1 ⌀
2 dick
3.3.
M 2:1
Kanten verrundet
3.2.
Kupplungsaufnahme
3.2.1.
3.2.2.
0,5 dick
Draht 0,5 ⌀
3.4.
an 3.4.2. anlöten
3.1.2.
Skizze
3.4.1.
0,5 dick
in 3.4. einlöten
3.4.2.
3.15.
3.5.
an 3.2.2. ankleben
3.6.
3.7.
3.11.
0,5 dick
3.10.
0,5 dick
3.9.
Draht 0,5 ⌀
Änderung 2 Teile 2.9.
3.12.
0,5 dick
Kabeldurch-
führung

3.13./14.
4
16,6
5
2
18
24,5
Kabeldurchführung
3.14. ohne ⌀

3.17.1.
23
18
2 dick

3.18.
1
5
10

3.17.
2
1
19
5
10
24,5
3.17.1.
3.17.

3.16.
r 2
A
47
C
21,7
1
1⌀
26,1
2
4
3,6
2,5
B
D
9
36,5
3.16.1.
59,5
72,5

3.16.1.
20
24,1
35
68,5
2 dick

r 2
1
3,6
68,5
2
83 3

Schnitt
AB
r 27
CD

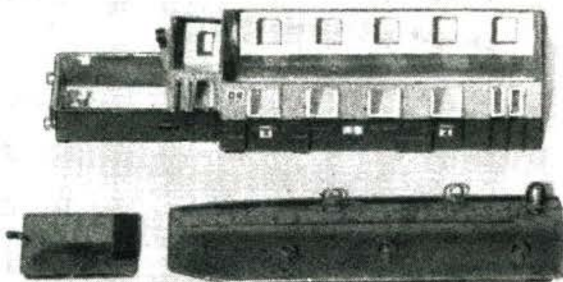
3.19.
3
8
2
3.11.
2
3,5

3.20.
2
1
2
Draht 0,5⌀
4
2

M 2:1
3.19.
3.20.
3.22.
3.27.

3.27.
4,5
1,5
2
2
3

3.22.
r 2
2
6,5
10,5
0,5 dick



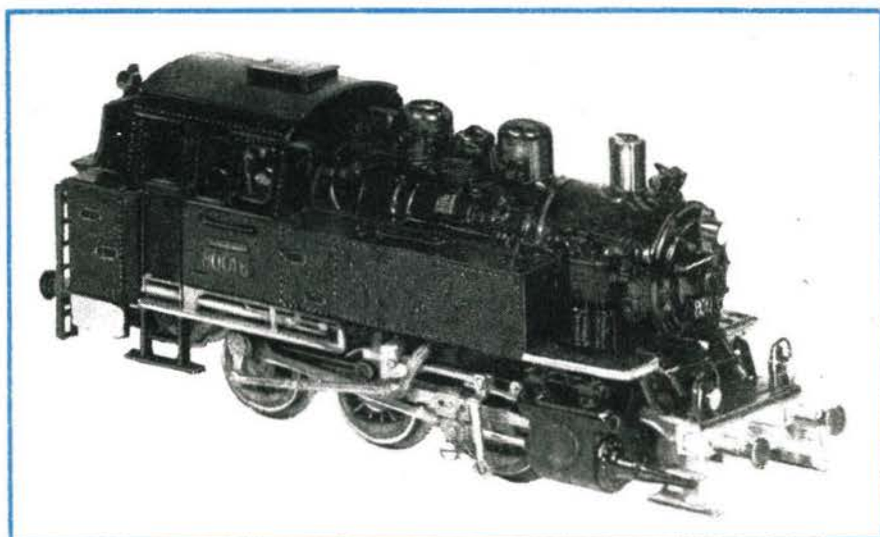
rungseinflüsse" etwas dunkler gehalten werden. Die Dachleitungen und den Isolator sind zweckmäßigerweise rot zu lackieren. Wer aber seinem neuen TT-Modell den endgültig letzten Schliff verabreichen will, dem sei empfohlen, nicht auf solche Details wie Richtungsschilder, Beschriftungen und Oberwagenscheibe zu verzichten.

Roland Zemke, Dresden

Sie hat Modellbahngeschichte mitgeschrieben und ist vielleicht deshalb heute von Fahrzeugsammlern begehrt: die kleine Rangierlok der Baureihe 80 von PIKO. Und dabei war dieses H0-Modell einer der ersten Einheitsloks zugleich auch eines der ersten PIKO-Erzeugnisse. Inzwischen sind einige Jahrzehnte vergangen, und das Modell ist längst aus dem Produktionsprogramm verdrängt worden. Es nimmt sich im Vergleich mit den neuen Modellen der Baureihen 01⁵, 41, 86 oder 106 recht bescheiden und würde eine Verjüngungskur bestimmt vertragen.
Sicher – es gibt das recht ansprechende Modell der österreichischen Firma Roco. Aber betrachten wir unsere alte 80, ob sie nicht „aufzumöbeln" ist? Roland Zemke, Dresden, und Rudolf Müller, Berlin, haben sich dieser Aufgabe gestellt und auf unterschiedliche Art und Weise Frisuren vorgenommen, die wir Ihnen in dieser Ausgabe und in Heft 1/1986 vorstellen möchten. Aber wir haben auch ein Anliegen: Bitte schreiben Sie uns dazu Ihre Meinung.

Baureihe 80 verbessert

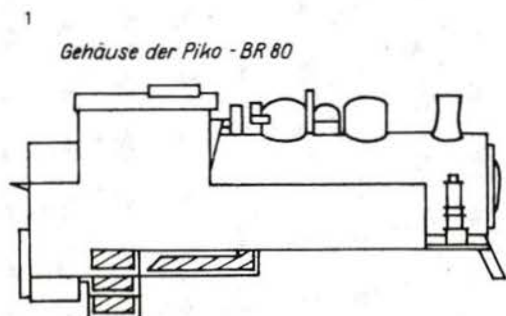
Wecken wir unser Modell aus seinem „Dornröschenschlaf"! Denn eine fachmännische Frisur kann mitunter Wunder bewirken, noch dazu wenn sich das Einheitsbauprogramm der ehemaligen DRG für die Baureihe 80 geradezu anbietet. Wie? Am besten wir gehen in zwei Etappen vor und beschäftigen uns mit dem Gehäuse und der vorderen Pufferbohle sowie anschließend insbesondere mit der Steuerung.



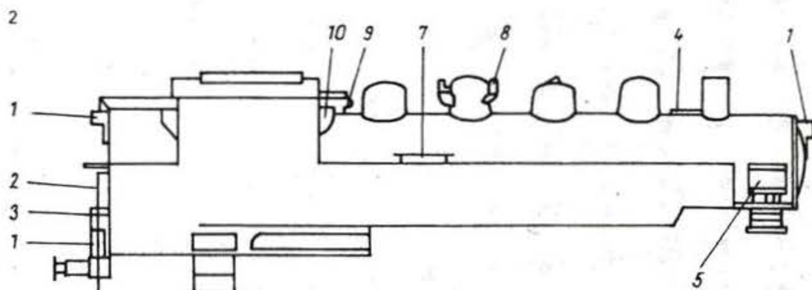
Veränderungen am Gehäuse
Im vorliegenden Fall sind folgende Einzelteile notwendig: ein Gehäuse und eine komplette Pufferbohle des H0-Modells der Baureihe 86, ein Kupplungshaken der Baureihe 41, Rundmaterial (Ø 4 mm) für Druckausgleiche sowie Draht (Ø 1,2 bis 2,0 mm). Des weiteren müssen die nachstehend genannten Teile vom 86er-Gehäuse vorsichtig entfernt werden:
- zwei Leitern der Tenderrückwand
- drei Loklaternen von der Tenderrückwand
- eine Loklaterne von der Rauchkammertür
- ein Geräteschrank mit Pufferbohle von der Tenderrückwand
- Dampfpfeife vom Dampfdom
- zwei Wasserkastendeckel
- Lichtmaschine
- Ventil zwischen zweitem Sandkasten und Führerhausvorderwand
- Luftpumpe rechts neben Rauchkammer sowie
- Handrad der Rauchkammertür.

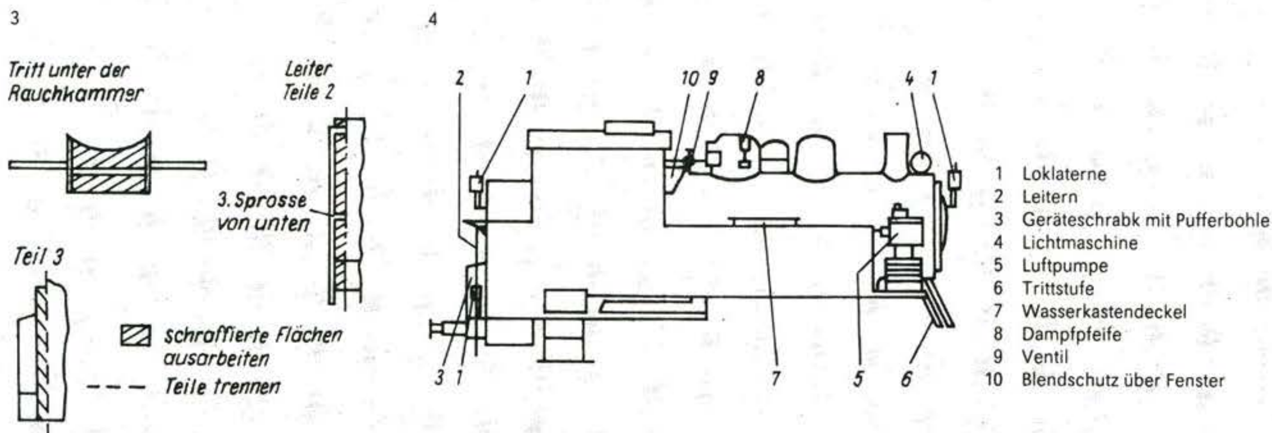
Bevor man die Einzelteile von der Tenderrückwand entfernt, sollte die komplette Rückwand abgesägt werden. Erst danach wären die Leitern vorsichtig mit dem Messer abzutrennen und wie in der Skizze angegeben zu bearbeiten. Auch die Loklaternen lassen sich am einfachsten mit einem Laubsägeblatt entfernen. Sie sind jedoch auf die Stärke der vorderen Loklaternen zu feilen. Doch ebenfalls Pufferbohle und Geräteschrank müssen auf 3 mm Stärke abgefeilt werden, bleiben aber als ganzes Stück erhalten.
Das Handrad sollte man mit dem Messer aus der Rauchkammertür herausarbeiten und darauf achten, daß der verbliebene mittige Stift des Handrades nicht größer als 1-mm-Ø ist.
Wenden wir uns nunmehr dem Gehäuse der Baureihe 80 zu: Hier sind die Tenderrückwand sowie die Führerhausvorderwand glatt zu feilen. Das Handrad an der Rauchkammertür sowie die Dampfpfeife müssen entfernt werden. Zu glätten ist vor allem der Kessel zwischen Dampfdom und Führerhausvorderwand. Doch auch die Lichtmaschine an der linken bzw. die Luftpumpe an der rechten Rauchkammerseite sind „zu demontieren". Abschließend werden noch die Tritte unter der Rauchkammertür ausgebohrt und sauber verputzt (Abb. 3). Die vordere Füh-

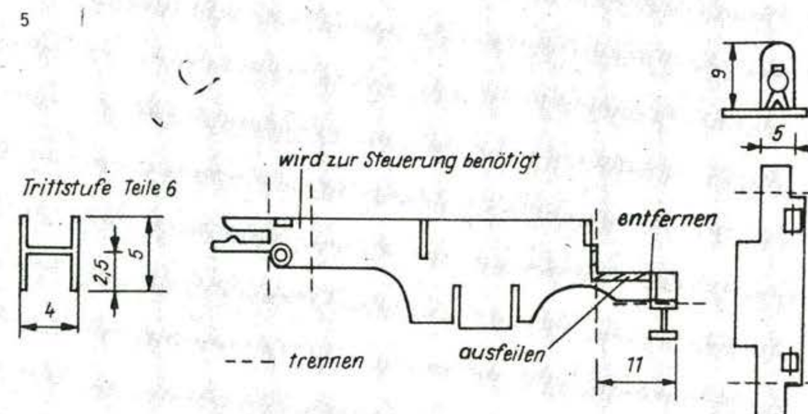
1

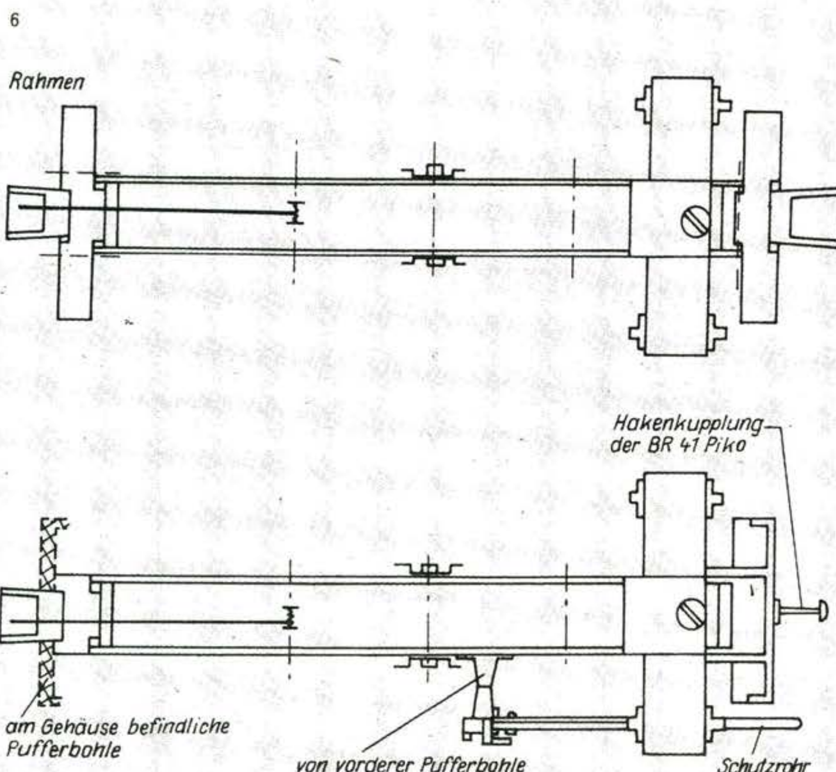


2









rerhauswand erhält Fensteröffnungen analog der Baureihe 86, die man selbstverständlich verglasen kann. Ferner sind die Leitern unter den Türen und vor allem die Laufstege unter den Führerhausseitenwänden auszubohren sowie sauber zu verputzen. Zu entfernen ist auf dem Fahrgestell natürlich die etwas protzige Beleuchtung.
Nach diesen Handgriffen steht der erneuten Montage nichts mehr im Wege. Bis auf die hintere Pufferbohle sind alle Teile (mit Plastikfix) an das 80er Gehäuse zu kleben (Abb. 5). Nur anstelle der alten Lichtmaschine befestigen wir (mit Chemikal) ein Stück 0,8-mm-Draht. Danach kann man die hintere Pufferbohle vom Rahmen entfernen (Abb. 4). Achtung! Die Rangierkupplung sollte dabei funktionsfähig bleiben und ist ggf. (mit EP 11) am Rahmen festzukleben. Anschließend steht der Montage des Gehäuses nichts mehr im Wege, und die hintere neue Pufferbohle kann der Kupplung angepaßt und an das Gehäuse geklebt werden.
Kommen wir nun zur vorderen Pufferbohle. Wir sägen die alte Pufferbohle einschließlich Kupplung ab. Die neue Pufferbohle der Baureihe 86 bedarf, wie auf der Skizze ersichtlich, einiger Korrekturen. So muß sie in der Mitte mit einer Bohrung versehen werden. Ebenso ist der neue Kupplungshaken der Baureihe 41 (mit Chemikal) zu befestigen. Danach steht dann der Montage der Pufferbohle (wieder Chemikal) nichts mehr entgegen. Nur sollte der Lokrahmen gut entfettet sein! Abschließend erhalten die Loklaternen Bügel aus 0,8-mm-Draht, die selbstverständlich angeklebt werden.

Die neue Steuerung

Wie schon erwähnt, so greifen wir hierfür auf Teile des H0-Modells der Baureihe 86 zurück. Wir benötigen:
- rechte Kuppelstange lang
- linke Kuppelstange lang
- Steuerung komplett rechts
- Steuerung komplett links
- zwei Gegenkurbeln

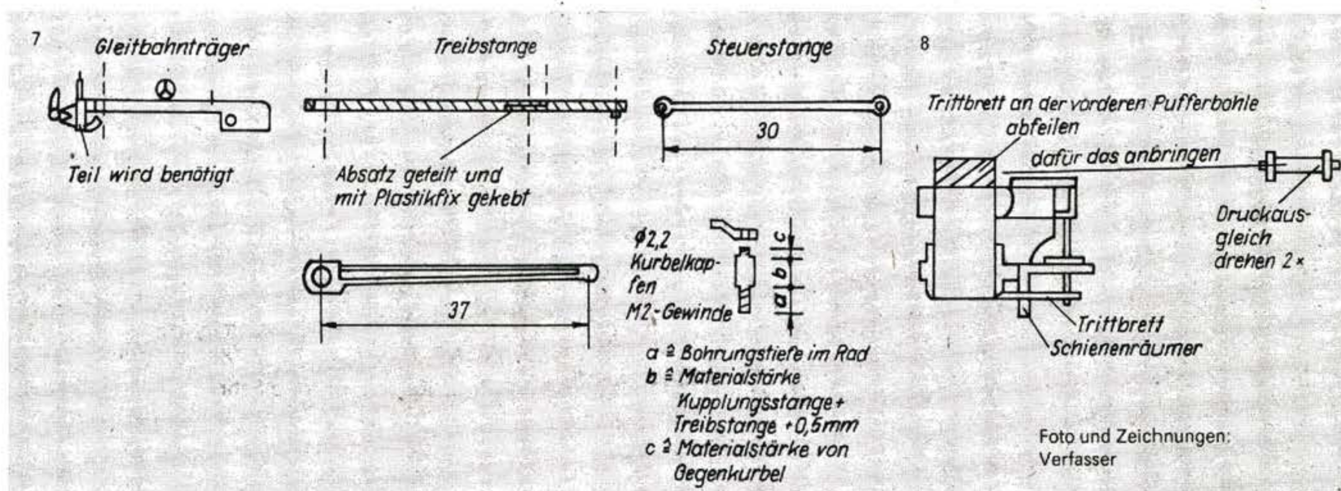


Foto und Zeichnungen: Verfasser

– Gleitbahnträger rechts und
– Gleitbahnträger links

Gegenüber dem „Spender-Modell" ist jedoch einiges zu verändern. An den Steuerungsteilen müssen die Treibstangen auf 37 mm sowie die Schwingenstanden auf 30 mm gekürzt werden. Die Gleitbahnträger werden laut Abb. 7 bearbeitet.

Doch man achte beim Kleben darauf, daß sich Plast-Steuerungsteile älterer Produktion meistens nicht kleben lassen. Andererseits kann man die jetzt handelsüblichen Steuerungen ohne weiteres (mit Plastikfix) kleben. Also: Vorher Klebeprobe nicht vergessen!

Wenn die so geklebten Steuerungsteile nicht ausreichende Stabilität haben, so können die gekürzten und geklebten Teile in Suchalin abgedrückt bzw. mit Hobbyplast ausgegossen werden. Nach dem Aushärten sind 0,9-mm-Bohrungen anstelle der an den Steuerungsteilen befindlichen Zapfen anzubringen und in selbige M1-Schrauben zu drehen. Farblich behandelt können die so entstandenen Teile montiert werden. Vorher empfiehlt es sich jedoch, die alte PIKO-Steuerung auszubauen und den „Blechgleitbahnträger" mittels Seitenschneider abzukneifen. Vorsicht: Man hüte sich davor, die Halterungen für die Stromabnehmer zu beschädigen!

Montieren wir die neue Steuerung. Hierzu benötigt man die Endteile der Pufferbohlen des 86er Modells; wir befestigen sie (mit Chemikal) auf dem alten Rahmen. Es empfiehlt sich, vorher die genaue Lage zu ermitteln. Ggf. müssen die Stromabnehmer eine leichte Korrektur über sich ergehen lassen...

Danach folgt das Puzzle, die richtigen Einzelteile anzuordnen. Die Kuppelstangen befestigen wir mit M2-Schrauben im ersten und zweiten Kuppelradsatz. In den dritten Radsatz ist ein M2-Gewindebolzen einzuschrauben, darauf eine Distanzhülse zu stecken, die aber 0,5 mm länger sein sollte als die Materialstärke der Kuppel- u. Treibstange! Die Gegenkurbeln müssen rückseitig glattgefeilt, mit einer 1,8-mm-Bohrung und mit einem M2-Gewinde versehen werden. Erst danach kann man die Gegenkurbel aufschrauben. Den Kurbelzapfen kann man auch aus 2,2-mm-Rundmaterial selbst herstellen. Sollte dies der Fall sein, wird an beiden Enden ein entsprechend langes M2-Gewinde aufgeschnitten, wobei die Stärke der Kuppel- und Treibstange zu berücksichtigen ist. Dieses Stück muß „glatt" bleiben. Einer ersten Probefahrt steht jetzt nichts mehr im Wege! Daraufhin werden die Zylinder noch verbessert, das heißt Schutzrohre angebracht, die man aus 2-mm-Draht herstellt, oder auf die Zylinder der 86 zurückgreift. Auf die Zylinder werden je ein Druckausgleich geklebt, der aus 4-mm-Rundmaterial zu drehen wäre. Wenn man als Werkstoff Plastverbinder aus Bausätzen oder 4-mm-Holzdübel nimmt, kann man diese Teile in einer Ständerbohrmaschine mit Hilfe kleiner Feilen „drehen".

An die vordere Pufferbohle können noch Trittstufen und Tritte von der Pufferbohle zu den Laufblechen vor den Wasserkästen angebracht werden. Sie sind zweckmäßigerweise aus Plast herzustellen, da sie sich (mit Plastikfix) besser befestigen lassen.

Abschließend erhält das Modell eine neue Farbgebung analog der Baureihe 86. Hierfür eignet sich Alkydharzfarbe, denn diese trocknet langsam, verläuft gut (keine Pinselstriche) und greift das Plastgehäuse nicht an. Eine neue Beschriftung vervollständigt das Modell.

Die alte-neue BR 80 paßt nun wieder zu den Modellen der heutigen Produktion und fährt, dank ihres robusten 16-V-Motors, auf den heutigen 12-V-Anlagen auch schön langsam.

Viel Spaß beim Basteln!

Draht richten

Beim Basteln benötigt man vor allem geraden Draht, um Sicken, Leitern, Geländer usw. herzustellen. Deshalb ist es zweckmäßig, gebogenen Draht in Längsrichtung auf eine Flachfeile mit nicht allzu grobem Hieb zu legen. Mit einer zweiten Flachfeile wird dann in Querrichtung darüber gerollt. Die Stärke des aufzuwendenden Drucks bzw. das „Wandern" vom Anfang bis Ende des Drahtes hat man alsbald im Gefühl.

So gerichteter Draht ist absolut gerade. Aber man sollte beachten, daß Stücke über 10 cm Länge zurückschlagen können. Bei Kupferdraht läßt sich auf diese Art und Weise eventuell vorhandener Lack entfernen, so daß der Draht sofort verlötet werden kann.

F. Köhler, Ausleben

Ventilhandräder in H0

Vorbildgetreue Dampflokmodelle verbessern wir sowohl durch Leitungen aus Federbronze bzw. Federstahl als auch verfeinerte Ventile, beispielsweise Speiseventile. Hierfür lassen sich nicht gehärtete Stecknadeln (damit sind ladenneue Oberhemden zusammengesteckt) verwenden. Man muß die Kuppe dieser Nadeln plan feilen sowie mit einer Dreikantfeile drei im Winkel von 120 ° versetzte Vertiefungen einfeilen.

Danach werden mit einer Rundzange kleine Ringe aus 0,5 bis 0,6 mm starkem Kupferdraht gebogen und auf die vorbehandelte Kuppe geklemmt und mit etwas EP 11 befestigt. Dies ist aber auch mit einer speziell präparierten Lötspitze möglich.

Es empfiehlt sich, die Nadel vorher an der Stelle dünn zu feilen, wo sie später – nachdem der Ring aufgelötet wurde – abgebrochen werden soll.

U. Groth/H.-D. Rändler, Dresden

Wolfgang Hensel, Berlin

Anschriften an Reisezugwagen (1. Teil)

Von den Anfängen bis 1920

Über Anstrich und Anschriften der Reisezugwagen der ersten Eisenbahnen sind bisher nur dürftige Quellen bekannt, die teilweise auch noch widersprüchliche Aussagen enthalten. Die wenigen Angaben wurden bildlichen Darstellungen – dazu gehören Kupferstiche und Gemälde – entnommen und durch die Ergebnisse von Literatur- und Archivrecherchen ergänzt. Erst ab etwa 1890 konnte mit Hilfe von alten Dienstvorschriften und Wagenparkverzeichnissen Genaueres über den Farbanstrich der Reisezugwagen ermittelt werden.

Der Nachlaß des bekannten Eisenbahnfachmanns Fritz Hager enthält ein unveröffentlichtes Manuskript mit interessanten Untersuchungsergebnissen aus der Anfangszeit. Daraus ergibt sich, daß die erste deutsche Eisenbahn, die bayerische Ludwigsbahn, ihre Reisezugwagen neun Jahre lang mit einem gelben Anstrich versah, ähnlich dem der Postkutschen. Ab 1845 wurde grün gewählt, und wenige Jahre später wieder auf gelb umgestellt. Andere Bahnen wählten andere Farben, so waren die 1.-Klasse-Reisezugwagen-Abteile der Sächsisch-Bayerischen Staatsbahn, Linie Leipzig–Hof, rot mit weißen Zierleisten und die der 2. Klasse dunkelbraun und mit gelben Zierstreifen abgesetzt. Die 3.-Klasse-Abteile erhielten einen olivgrünen Anstrich.

Nach 1870 setzte sich mehr und mehr ein einheitlicher Anstrich für die Reisezugwagen durch, der für die 1. Klasse erst gelb war. Wegen der hohen Schmutzempfindlichkeit wurde er jedoch auf olivgrün mit 30 mm breiten gelben Zierstreifen umgestellt. Die Wagen der 2. Klasse waren olivgrün, die Felder der Fenster und Türen hatten einen 2 mm breiten gelben Zierstrich. Die 3. Klasse bekam einen dunkelbraunen Farbton mit 2 mm breiten hellroten Zierstreifen. 4.-Klasse-Wagen, wie sie zum Beispiel in Preußen verkehrten, erhielten eine graue Farbgebung und ebenfalls 2 mm breite hellrote Zierstreifen. Die Fahrkarten bzw. Billets besaßen die gleiche Farbe wie die dazugehörigen Wagen der entsprechenden Wagenklasse. Die Gepäckwagen waren in Preußen rotbraun, bei anderen Bahnen aber auch anders lackiert.

Für die Preußische Staatseisenbahn läßt sich diese Farbgebung für das Jahr 1905 bereits verbindlich nachweisen. Die Farbmuster für den äußeren Wagenkasten waren in sogenannten Farbtafeln festgelegt. Die an den Wagen befindlichen Beschlagteile, wie Tritte, Griffe usw., wurden generell schwarz lackiert, während die Anschriften, bis auf wenige Ausnahmen (wie die weiße Untersuchungsanschrift), mit gelber Farbe ausgeführt wurden.

Das Innere der Reisezugwagen wurde in der 1. und 2. Klasse in der Regel mit Stofftapeten ausgestattet, während die Abteile der 3. und 4. Klasse einen eichenholzfarbenen Anstrich erhielten. Die Decken waren weiß, die Fußböden rotbraun, die Aborte in der 1. und 2. Klasse weiß mit blauen Linien abgesetzt, während die Aborte der 3. und 4. Klasse nur einen weißen Anstrich erhielten.

Die äußere Farbgebung in der dargestellten Weise wurde bis etwa 1910 beibehalten. Erst kurz vor dem Beginn des ersten Weltkriegs stellte die Preußische Staatseisenbahn die Farbgebung ihrer Reisezugwagen generell auf olivgrün um. Da bauliche und farbliche Änderungen an Fahrzeugen in der Regel in den Hauptwerkstätten und somit bei erforderlichen Erneuerungsarbeiten vorgenommen wurden, nahm eine solche Umstellungsperiode mindestens drei Jahre, oft aber noch längere Zeit in Anspruch.

Die Anschriften der ersten Reisezugwagen beschränkten sich auf die Wagennummer, die Bezeichnung der Wagenklasse, das Eigengewicht – damalige Bezeichnung, – die Anschrift der letzten Untersuchung sowie das Eigentumsmerkmal der jeweiligen Bahn. Letzteres wurde allgemein in Kurzform angeschrieben und bei den Staatsbahnen mit dem jeweiligen heraldischen Zeichen des Staates ergänzt. Einzelne Bahnen, wie zum Beispiel die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, versahen ihre Reisezugwagen in der Anfangszeit mit besonderen Namen.

Unterschiedlich war auch die Anbringung der Wagennummern. Neben dem direkten Anschreiben am Wagenkasten sind aus Bayern und Sachsen Porzellanschilder und aus Preußen Emailleschilder bzw. besondere mit Anstrich versehene Blechtafeln bekannt.

Nach 1890 erreichte man durch die Vereinheitlichungsbestrebungen des VDEV (Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen) und durch den zunehmenden Übergang auch der Reisezugwagen von Bahn zu Bahn eine weitgehende Übereinstimmung der inneren und äußeren Anschriften. Die Wagennummer blieb jedoch bis zuletzt bahnintern und wurde in der Regel fortlaufend in bestimmten Wagennummerbereichen ausgewählt und angeschrieben. Bei den Preußischen Staatseisenbahnen wurde in jeder Direktion neu beginnend numeriert und nur durch den Zusatz der Direktionsbezeichnung unterschieden. Es galt in Verbindung mit dem Namen der KED:

– für Schlafwagen
von 01 bis 0200,
– für Personenwagen der D-Züge
von 0201 bis 0900,
– für Gepäckwagen der D-Züge
von 0901 bis unbegrenzt,
– für Personenwagen
von 1 bis 3000 (oder 1 bis 4000)
– für Gepäckwagen
von 3001 bis 4000 (oder 4001 bis 5000)

Die Klammerwerte galten nur für Direktionen mit hohen Wagenbeständen, für die die ursprünglich vorgesehenen Nummernbereiche nicht ausreichten. Das preußische Verfahren der direktionsweisen Nummerung entsprach der Zugehörigkeit zum VDEV. Jede KED (Königlich Preußische Eisenbahndirektion) hatte im VDEV Sitz und Stimme, was zwangsläufig auch zu einem preußischen Übergewicht bei allen Beschlüssen führte.

So wurden für alle Bahnen einheitliche, dem preußischen Muster folgende Gattungsbezeichnungen eingeführt.

Hauptgattungszeichen

A	Personenwagen I. Klasse
B	Personenwagen II. Klasse
C	Personenwagen III. Klasse
D	Personenwagen IV. Klasse
P	Gepäckwagen
Post	Bahnpostwagen

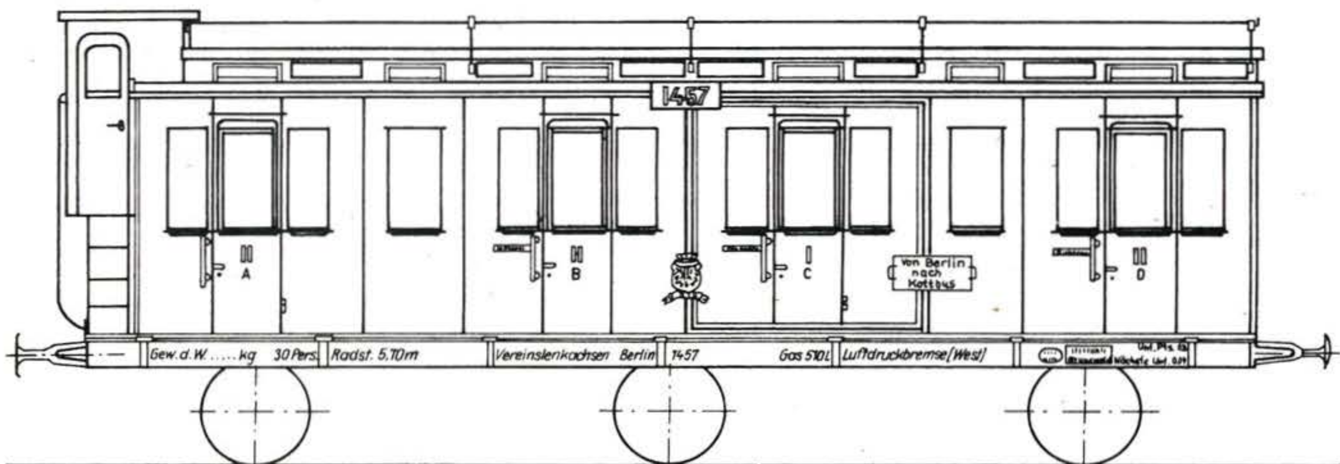
Anm.: Wagen mit gemischten Abteilen wurden durch eine Zusammenstellung der betreffenden Buchstaben in alphabetischer Reihenfolge gekennzeichnet.

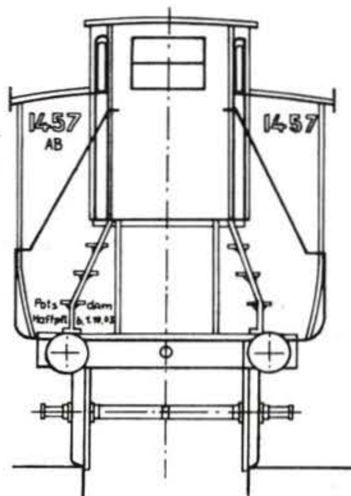
Nebengattungszeichen

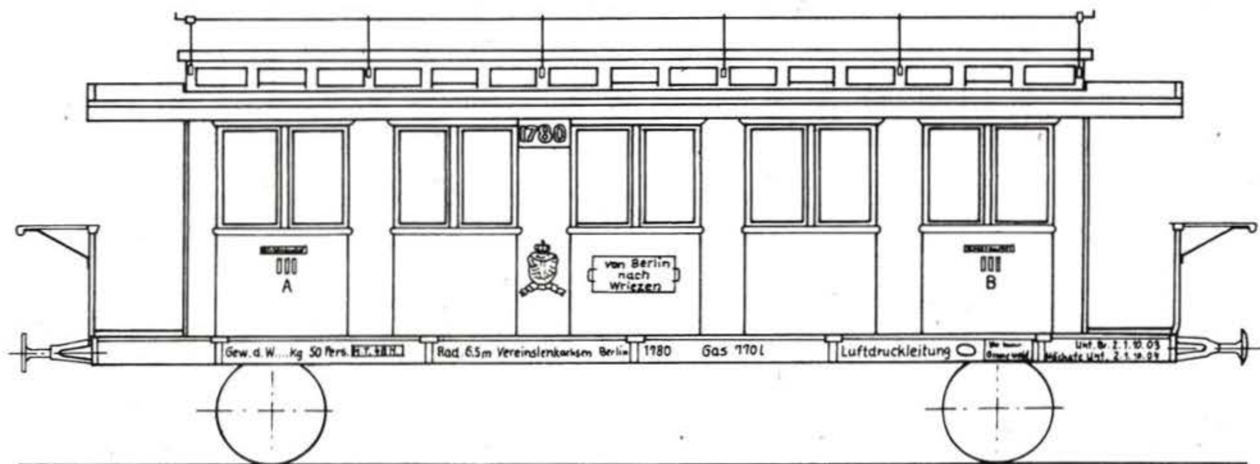
e	mit Etagen versehen

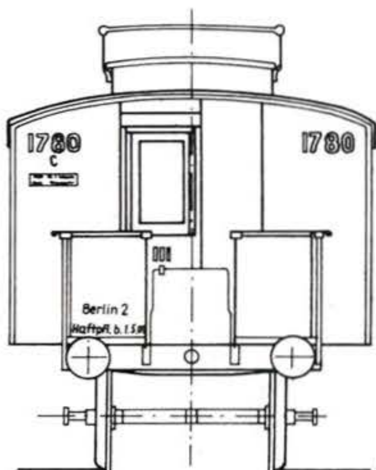
Zusammmenstellung einiger Zeichen

ABC	Personenwagen mit Abteilen der I., II., III. Klasse
DPost	Personenwagen mit Abteilen IV. Klasse und Postabteil
BCP	Personenwagen mit Abteilen


1457
II A
II B
I C
II D
Von Berlin nach Kottbus
Gew. d. W. ......kg 30 Pers.
Radst. 5.70m
Vereinslenkachsen Berlin 1457
Gas 510 l
Luftdruckbremse [West]


1457
AB
1457


1780
III A
III B
von Berlin nach Wriezen
Gew. d. W. ....kg 50 Pers.
Rad 6.5m Vereinslenkachsen Berlin
1780
Gas 770 l
Luftdruckleitung


1780
C
1780
III
Berlin 2

II. und III. Klasse und mit Gepäckraum

Ce Personenwagen III. Klasse mit Etagen (z. B. diese Wagen der Berliner Stadt- und Ringbahn)

Diese Zeichen wurden nach und nach den Bedürfnissen entsprechend ergänzt. So war es ab 1911 für vierachsige und im Schnellzugverkehr einsetzbare Wagen üblich, den letzten Buchstaben des Gattungszeichens zu wiederholen. Ein „ABCC" entsprach dem o. g. „ABC", jedoch mit dem Hinweis auf die genannte Eignung.

Diese Haupt- und Nebengattungszeichen waren beim Übergang der Länderbahnen auf das Reich auch die Basis für die Neuordnung der Gattungszeichen für Reisezugwagen. Die Hinweise für die Reisenden waren vielfältig. Beispielsweise wurden alle Wagen (ausgenommen Wagen für den Vorort- und Stadtbahnverkehr) neben der Klassenbezeichnung auch die Abteile mit großen Buchstaben innen und außen beschriftet. Neben den Abteilen für „Raucher" gab es solche für „Nichtraucher" und Abteile für „Frauen". Letztere sollten allein reisenden Damen und Müttern mit Kindern die Möglichkeit geben, sich den „aufdringlichen Blicken der Männer" und „eventuellen Belästigungen" zu entziehen.

Durch Beschilderungen in den Abteilfenstern wurden besonders ausgewiesen „Dienstabteil" sowie Abteil „Für Reisende mit Hunden".

Auf der Abteilseite des letztgenannten Schildes war zusätzlich zu lesen:

„Reisende ohne Hunde, die in diesem Abteil Platz genommen haben, sind verpflichtet, in ein anderes Abteil umzusteigen, sobald ihr Platz zur Unterbringung von Reisenden mit Hunden in Anspruch genommen wird".

Alle Hinweise befanden sich im wesentlichen auf Emailleschildern. Neben Schildern „zu" und „offen" an den Türen waren auch die noch heute üblichen Texte „Nicht öffnen bevor der Zug hält", „Tür schließen", auch die Kennzeichnungen an den Notbremsen aus Emaille. Interessant sind die ausführlichen Texte, die z. B. folgenden Wortlaut hatten:

„Notbremse. Um sofortiges Halten des Zuges zu veranlassen, ist in Fällen dringender Gefahr der Hebel in der Pfeilrichtung zu drehen. Jeder Mißbrauch wird mit einer Geldstrafe bis zu 100 Mark bestraft, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist (§§ 80 und 82 der Eisenbahn-Bau u. Betriebsordnung)."

Der heute übliche Text „Nicht hinauslehnen" lautete damals amtlich: „Das Hinauslehnen des Körpers aus dem Fenster ist wegen der damit verbundenen Lebensgefahr strengstens untersagt."

Neben der Vielzahl weiterer Hinweise, die mit großer Gründlichkeit formuliert waren, zeichnet sich der Hinweis aus, der im Speisewagen neben der „Feuerspritze" anzubringen war:

„Bei Feuergefahr fasse man die rotlakkierte Feuerspritze mit der linken Hand an dem im Boden befindlichen Griff und mit der rechten Hand den Schlauch, kehre die Spritze langsam um und richte den hierauf selbsttätig an der Schlauchmündung austretenden Wasserstrahl auf das Feuer. Zur Vermeidung von Wasservergeudung kann der Strahl durch Zuhalten der Schlauchmündung mit dem Daumen sofort unterbrochen werden."

Beispiele für die Beschriftung der Abteilwagen und von Durchgangswagen der Preußischen Staatseisenbahnen aus dem Jahre 1905 zeigen die Abbildungen.

Quellenangaben

(1) Unveröffentlichtes Manuskript „Anstriche und Anschriften der Personenwagen" aus der Sammlung Fritz Hager (DMV).

(2) Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen", Preußische Staatseisenbahn, Ausgabe 1905

Modellbahn Ausstellungen

8800 Zittau – AG 2/12
Vom 2. bis 10. November 1985 in Zittau, Martin-Wehnert-Platz 2 (ehem. Mandau-Kaserne, unweit Bf. Zittau Süd). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–18 Uhr, Samstag und Sonntag 13–18 Uhr.

8122 Radebeul – AG 3/18
Vom 15. bis 24. November 1985 im Klubhaus der Druckmaschinenwerker, Moritzburger Str. 31. Sonderausstellung: „Garteneisenbahn"; Verkauf von Gartenbahnteilen der AG 3/42 Marienberg. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.00–18.30 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 und 13–18 Uhr.

5000 Erfurt – AG 4/50
Am 16., 17., 23., 24., 30. November und 1. Dezember 1985 in Erfurt, Werk III der Schuhfabrik „Paul Schäfer", Karl-Marx-Allee 59. Öffnungszeiten: jeweils 14–18 Uhr.

4500 Dessau – AG 6/40
Vom 19. bis 27. Oktober 1985 im Pionierhaus Dessau, Johannisstraße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag 9–12 und 14–18 Uhr.

8010 Dresden – AG 3/36
RAW Dresden
Vom 16. November bis 1. Dezember 1985 im „Ernst-Thälmann-Saal" Dresden Hbf (Bahnsteig 17) mit der großen Gemeinschaftsanlage und neu eingebundener Straßenbahnanlage. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

9900 Plauen – AG 3/5
Vom 30. November bis 8. Dezember 1985 im Kultursaal des Empfangsgebäudes Plauen (V.) ob. Bf. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.30–18.30 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

2700 Schwerin – AG 8/3
Am 16. und 17. November 1985 im Klubhaus der Eisenbahner, Schwerin, Herbert-Warnke-Straße 13. Öffnungszeiten: 10–18 Uhr.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

Wer hat – wer braucht?

10/1 Biete: TT BR 64 (Umb.); H0 zwei BR 50, E 44 alt. Suche: TT Drehscheibe (Ø 18,5); H0 BR 91 u. 84 (auch def.) Spezialgüterwg.

10/2 Biete: H0 E 46, VT 137 dreiteil. Autotransportwg., Pilz-Cu-Weichen, alten PIKO-Trafo, My, BR 130, 4achs. Rekowg. (elfenb./grün); Güterwg., Modellbahnkalender 1984. Suche: E 70, BR 23 alt, 50, 3- u. 4achs. Rekowg. (TT-grün); „Bauten auf der Modellbahn"; „modelleisenbahner" 1982-2/1984.

10/3 Biete: „modelleisenbahner" Jahrg. 5,7,9, u. ab 14 kompl.; Einzelhefte ab 1957; versch. Eisenbahnkalender; Hefte „Das Signal"; „Rübelandbahn"; rollendes Material in H0, $H0_e$, N. Suche: versch. Bücher aus d. Reihe „Verkehrsgeschichte", Eisenbahn-Jahrbücher; and. Eisenbahnliteratur; Material $H0_e$/$H0_m$ (einschl. Gleismaterial von „technomodell").

10/4 Biete: $H0_e$-Lok (Eigenbau, ohne Vorbild); div. Eisenbahnliteratur. Suche: „Schmalspurbahnen in Sachsen"; Literatur über die Muskauer Waldeisenbahn; Fahrzeuge von HERR.

10/5 Biete: BR 110 H0; BR 110 TT; Kesselwagen $H0_e$ (TM); in H0 sächs. Abteilwg, Güterzugbegleitwg, G 9[1], SKL/blau. Suche: (vorrangig Tausch) „Dampflok-Archiv" 1, 2, 4 (farb. Einband); $H0_e$/$H0_m$-Wagen (TM/HERR); Wannentender; 2'2'T 26 u. 2'2'T 28 f. $H0_e$-Lok

10/6 Biete: „modelleisenbahner" 4, 7/77, 4, 6/78, 4, 7, 11, 12/79; in H0: Bw-Anlage (1 × 1 m) mit Drehscheibe (im Bau); BR 118 Regelausf. Suche: H0 BR 118 rot (Vollsichtkanzel), BR 106, BR 211, 244, 42; „modelleisenbahner" 1,4–10/80, 7/75, 1/81, 8/82.

10/7 Suche: H0-Material; Biete: SU-Modellautos Maßstab 1:43.

10/8 Biete: transpress „Verkehrsgeschichte", „Lokomotiven aus Esslingen". Suche: „Dampflokomotiven in Glasers Annalen" (alle Bände); ESPEWE- u. HERR-Kfz-Modelle, Pferdefuhrwerke (Haufe, PGH Plauen), Bahnsteigwagen, Gepäckkarren.

10/9 Biete: H0 BR 80 C einf. Steuerung, BR 86; Mitteleinstiegwagen, versch. Güterwagen; N BR 65. Suche: Dietzel-Kran, Rekowagen grün, Y-Wagen DR (schwarze Längsträger), Bausatz EK 4, alles H0 u. mögl. neuw.

10/10 Biete II_m-Figuren, Zubehör, Zurüstteile u. a.; H0, BR 23, 50, 86, 64, 54, 106, Kö, VT 135, 133, Mitteleinstiegwagen, 2- u. 4achs. off. u. geschl. Güterwagen Inoxwagen, 4achs. Tankwagen; TT V 200, BR 23, 92, ält. Wagen; S BR 80, 24, Ellok, Triebwg, div. Wagen u. Kfz; $H0_m$ (HERR) BR 99, Personenwg; $H0_e$ BR 99, Personen- u. Güterwagen; Kraftfahrzeuge, Zubehör u. Ersatzteile in H0, Literatur wie transpress „Verkehrsgeschichte" u. a. Suche: H0 BR 84, 91, 89, 42, 56, 58, 98, 02, 74, Schotterselbstentladewg, Nebenbahn-Personenwg, Dampftriebwg; TT BR 50; N BR 55; $H0_m$ u. $H0_e$ 4achs. Güterwg; H0 ältere Kraftfahrz., landwirtschaftl. u. Bau-Gerät; „Die Rügensche Kleinbahn", „BR 44".

10/11 Biete: rollendes Material in TT: BR 93, 94, 95, 96, BR 53 0001, 58, VT „Vindobona" 3teil., BR 99 6001; TT_m: E 94, E 06 (Eigenbaumod. Modellbahnwettbewerb), div. Wagen.

10/12 Biete: S BR 24, 80; H0 BR 01 Reko, 23, 24, 50, 52 Kond., 64, 75, 80, 89, 91, 106, 110, 135, V 200, G 8[1], VT 70, BR 137, Wagen Bauart „Altenberg"; Pico-Express-Material; 400 Hefte „modelleisenbahner" (z. T. gebunden); „Als die Züge fahren lernten", „Kleine Eisenbahn ganz einfach", „Kleine Eisenbahn ganz raffiniert"; div. weit. Literatur. Suche: H0 BR 01, 05, 17, 22, 44, 57, 62, 65, 74, 81, 84, 94, 98, T 3, E 04, 18, 19, 21, 94, SKL mit Antrieb, ETA 177 „Wittfeld"; Gerlach: Modellbahn-Anlagen Teil 1, 2.

10/13 Biete: N BR 65 (neu). Suche: $H0_e$ Triebfahrzeuge, Personen- u. Rollwagen.

10/14 Biete: $H0_e$ (HERR) Gepäckwagen. Suche: $H0_m$ (HERR)GG.

10/15 Biete: „Als die Züge fahren lernten", „Eisenbahn-Jahrbuch 1980", „Die Muldenthal-Eisenbahn", „Modellbahnbauten", „Ellok-Archiv" (1971), „Rangier-Diesellokomotiven", „Strecken-Diesellokomotiven", „Brosius und Koch's Lokomotivführer" (Ausgabe 1908) I. Abteilung: Der Lokomotivkessel und seine Armatur; III. Abteilung: Der Fahrdienst; „Dr. Kochs Eisenbahn- und Verkehrsatlas des Deutschen Reiches" (1901). Suche: „Eisenbahn-Jahrbücher" 1963–1968, 1971–1974, 1977, 1979, 1982, 1983; „Bahnland DDR"; Bücher aus d. Reihe „Verkehrsgeschichte".

10/16 Biete: TT-Anlage 2,0 m × 1,0 m, 6 Züge, ohne Trafo; div. Zeitschriften: „Schienenfahrzeuge" 1966, 1969–1975, „Eisenbahnpraxis" 1971–1975, „Modellbahnpraxis" 1966–1972 (unvollständig).

10/17 Biete: H0 Automodelle; Lokschild BR 52 177; Straßenbahn-Atlas der ČSSR. Suche: in H0, $H0_e$ u. $H0_m$ Lok-, Wagen- u. Automodelle aller Art (auch defekt); „technomodell"-Gleismaterial; Kleinserienfahrzeuge der AG Marienberg sowie div. Lit.

10/18 Biete: Material in $H0_m$ und $H0_e$. Suche: Material in 0 von ZEUKE, STADTILM und LIEBMANN; nur Tausch!

10/19 Biete: „Chronik des Bahnhofs Magdeburg-Rothensee", „Bahnhöfe auf Modellbahnen", „Modellbahn-Signalbuch", „modelleisenbahner" 1, 4, 6, 9, 10, 12/1981, 3–5, 10, 11/1983; H0: BR 86, ES 499 (blau), E 44 DB; TT: T 334 (blau). Suche: „Ellok-Archiv", „Triebwagen-Archiv", „Diesellok-Archiv", „modelleisenbahner" Jahrg. 1961–1966, 1975–1980, H0 BR 03 (Schicht), BR 23, 24, 42, 64, 66, 84, 91; N BR 55.

10/20 Biete: „Glasers Annalen 1920 bis 1930", „Die Baureihe 01", „100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen", „Eisenbahn-Jahrbücher" 1967–1980. Suche: „Glasers Annalen" alle Bände außer 1920 bis 1930.

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Biete **„Die Windbergbahn“**, **„Schmalspurbahnen der Oberlausitz“**, **„Lexikon Modelleisenbahn“**, **Ellok-Archiv** und **„Schiene, Dampf und Kamera“**.
Suche **„Steilrampen über den Thüringer Wald“**, **„Rügensche Kleinbahnen“**, **„Reisen mit der Dampfbahn“**, **„BR 01“**, **„BR 44“** sowie **Fotos** vom Dampflokeinsatz auf der Strecke Toitz-Rustow–Loitz.

R. Wahl, 2000 Neubrandenburg
Wolfswinkelstraße 2

Biete **„Lok-Archiv Sachsen“**, **„DR von A bis Z“**, **Schmalspurb.-Archiv**, **„Schmalspurb. in Sachsen“**, **Eisenb.-Jahrbücher 1966, 80, 81, 82, 84**, **„Windbergbahn“**, **„Franzb. Kreisb.“**, **„MPSB“**, **„Pionier- u. Ausst.-B.“**, **„RüKB“**, **„Leipzig-Dresdner EB.“**, **„Rübelandb.“**, **„Brandenb. Städteb.“** u. a.
Suche **„Schiene, Dampf u. Kamera“**, **„Reisen m. d. Dampfb.“**, **„75 J. Heidekrautb.“**, **„Von Probstzella nach Sonneb.“** u. a.,
außerdem **Tauschpartner** f. Dias und s/w-Fotos.

Litzkow, 2500 Rostock 6
Lomonossowstraße 13

Biete **H0 BR 03, 80, 110, 185/195, BN 150, E 42, E 44, E 69, N BR 65, „Die Entwicklung der Lokomotive 1835–1920“**, 5 Bände.
Suche **H0 BR 23, 38, 50, 64, 75, 81, 89, 91** und **BR 84** (auch Gehäuse).
Zuschriften an:

Dr. Siebach, 7022 Leipzig
Sasstraße 36

Biete **„Reisen m. d. Dampfbahn“** (48,– M), **„BR 44“** (36,– M), **Eisenbahn-Jahrbücher 1983/84** (je 15,– M), **Lok-Archiv Sachsen 1 u. 2** (39,60 M), **„Die Modelleisenb. 1“** (20,– M), **Straßenb.-Archiv 1–4** (94,20 M), **„Modellb.-Elektronik“** (8,– M), **„Lexikon Modelleisenb.“** (24,– M), **„Modellb.-Bücherei“** Bd. 4 (4,– M).
Suche, vorzugsw. im Tausch, **„Modellb.-Bücherei“** Bd. 6 u. 9, **Nohab-Diesell.** (Nenngr. N), **BR 52 SNCF** (H0), **E 63** (H0), **E 94** (H0) REHSE o. and. **Krokodile** (H0-Eigenbauten) u. **Pers.-Wagen BBitr. Pr. 05** (H0) Fa. Gebert.

Loebsin, 2510 Rostock 5
G.-Dimitroff-Str. 10a

Biete im Tausch **H0 BR 84, 81, 80, 64, 42, 23, 50, 75, 55, 24, 66, 89, 91, 52, 01, 03, E 44 AEG, V 200, VT 135, VT 137** sowie **rollendes Material-Zubehör** der Nenngrößen $H0_e$, 0, I und **Dampfmaschinen** (insgesamt 3 800,– M).
Suche dafür **Märklin**, Spur 00, Nenngr. H0, Prod. bis 1960 (außer 1933–45).

C. Seeger, 1100 Berlin
Klausthalerstraße 29

Biete **„Baureihe 44“**, **„Schmalspurbahnen in Sachsen“**, **„Meckl.-Pomm. Schmalspurbahn“**, **Straßenbahn-Archiv Band 3.**
Suche **H0 BR 91** und neuere **Eisenbahn-Literatur** („Dampfloks in Glasers Annalen“, Straßenbahn-Archiv Bd. 5 u. a.), nur Tausch.

Dr. K. Siegler, 1058 Berlin
Schönhauser Allee 158a

Verkaufe **TT-Modellbahnanlage** (1,60 m × 1,50 m), 2 Trafos, 1 Zubehörtrafo, 18 Tfz. [BR 50, 56, 86, 92; BR 107, 110 (3×), 118, 130 (2×), My 1125, BR 211, 242, 254, E 499 (VT)], 65 Waggons, zusammen für 2 000,– M.
Suche für **H0 BR 254** (Eigenb.) und funktionstüchtige **Drehscheibe.**

S. Schönfeld, 8303 Berggießhübel
Karl-Marx-Straße 6

Suche in TT: BR 35, T 334, E 70, D-Zug, „Silverlines“, in N: BR 55, Bücher „BR 44“, Dampflok-Archive 2 u. 3, „Pionier- und Ausstellungsbahn“, „der modelleisenbahner“ 1954 bis 1978, 11/83, 5/84, **Bauplan f. Drehscheibe, Fotos u. techn. Zeichng. v. BR 19 001.**

S. Frühling, 3018 Magdeburg
Umfassungsweg 14

Verkaufe **H0-Modellbahnanlage**, Gebirgslandschaft, bestehend aus 4 Teilen, ges. 7 m^2, zweigleisige Haupt- und eingl. Nebenbahn, Bw/Drehscheibe, 18 Weichen, 2 DKW, 40 Waggons, 16 Triebfahrzeuge, div. Modellbauten, Schauvitrine u. sonst. Zubehör, für 1 500,– M.
Verkaufe **„der modelleisenbahner“** Jg. 1973–84, in Klemmappen, f. 100,– M; **„Kleine Bahn ganz groß“** u. **„Kleine Bahn ganz raffiniert“**, 25,– M.

U. Riedel, 1220 Eisenhüttenstadt
Rosenstraße 17

Suche **Tauschpartner für H0/$H0_e$**, **Aufkleber** mit Eisenbahnmotiven, **Fotos, Schriften** u. **Dokumentationen der ehemaligen Forster Stadteisenbahn,** auch leihweise; **Dampflokschilder**, 26-m-**Drehscheibe H0.**
Biete **„der modelleisenbahner“** 1969–72, 1973/2, 1977/3, 1978/5–12, 50,– M, **Eisenbahn-Jahrbuch 84**, 15,– M, **Schmalspurb.-A.**, 36,– M, **„MPSB“**, 12,– M, **„Brandenburg. Städtebahn“**, 14,– M, **Ellok-A.**, 25,– M, **Straßenbahn-A.** 3, 25,– M. Kein Verk., nur Tausch!

Frank Hoffmann, 7570 Forst
Am Vogelherd 15

Biete
„Die Brandenburgische Städtebahn“, **„MPSB“**, **Straßenbahn-Archiv 3, 4**, **„Die Windbergbahn“**, **Lok-Archiv 1, 2**, **„Schmalspurbahn in Sachsen“**, **Eisenbahnkalender 1979, 81, 85.**

Suche
„Die Rügensche Kleinbahn“, **„Schiene, Dampf und Kamera“**, **„Das Mügelner Schmalspurbahnnetz“**, **Dampfloks in Glasers Annalen Bd. 1, 2**, **„Lokomotiv-Archiv Sachsen“ 1, 2.**

Gerold Nücklich, 1801 Tieckow
Tieckower Straße 11

Biete
Bildserien „Dampfloks“ (1–9) und **„Dampfloks im Einsatz“**, **„Bilder v. d. EB“** (3. Serie), **„Li. u. re. d. Kl. Bahnen“**, **„Modellbahnlexikon“** u. **„Pflege u. Reparatur“**, **Straßenbahn-Archiv 1–3**, **„Umzeichn.-Plan d. DRG“**, **„Lok-Archiv Sachsen“**, **„DR v. A–Z“**, **„BR 44“**, **„Schmalspurb. in Sachs.“**, **Dampflok-Archiv 1 u. 4**, **„Die Dampfmaschine“** v. Gutermuth, **„radio-fernsehen-elektronik“** 1976–84, **Spur 0: Märklin-3-Leiter-Gleis.**

Suche
„Schiene, Dampf u. Kamera“, **„Leitfad. f. d. Dampflokdienst“**, **„Bilder v. d. EB“** 1. u. 2. Serie, **„Lex. d. EB“**, **„Deutsche Dampflokomotiven“**, **„Deutsche Lok. gestern u. heute“**, **„Die Dampflokomotive“**, **„Als die Züge fahren lernten“**, **„Oldtimer auf Schienen“**, **Spur 0 Zeuke 3-Leiter-Gleis, Weichen, Zubehör, Loks** und **Wagen.**

W. Stellmacher, 7533 Welzow
Berliner Straße 46

forum

Suche „me" vor 1964 u. 7, 8, 9/1971. Biete „me" 4/73, 12/78, 2, 3, 4/79.
N. Rümmler, 9360 Zschopau
Witzschdorfer Straße 22

Verk. H0-Modelleisenbahnplatte, 1,20 m × 2,40 m, zweiteil., bebaut, 3 Böcke z. Aufstellen, 900,– M.
Güntner, 8122 Radebeul 2
Weidenweg 5

Biete 52er Loknummernschild.
Nur Zuschriften an:
Uwe Eichstädt, 4860 Hohenmölsen
Otto-Nuschke-Straße 1

Verk. Eisenbahnanl. Nenngr. N f. 1000,– M, auf Platte, 3,40 m × 0,90 m; „me" 1964–82, 200,– M.
H. Kutz, 1168 Berlin, Rodenbachergang 07, PF 039/17 (No.)

Su. Lokschild BR 50 o. BR 52 u. E-Lokschild, keine EDV-Schilder.
Liedtke, 2520 Rostock 21
N.-Ostrowski-Straße 3

Verkaufe 00-Spur-Anlage (2 Loks) für 350,– M.
Neumuth
2000 Neubrandenburg
Leninstraße 99

Suche E 70 (TT). Biete, nur im Tausch, BR 55 (N), 40,– M.
Grenz, 8036 Dresden
Prohliser Allee 35

Suche Spielzeugeisenbahn Spur 0 u. I.
A. Oppenrieder, 8036 Dresden
Seebachstraße 29/66-05

Suche Zeuke Schmalsp.-Gepäckw. 545/927, Pers.-W. 545/928, Pers.-W. 545/1062.
Rösler, 8712 Eibau
Hauptstraße 123

Beleuchtungsgenerator „Lux Konstant" zu kaufen gesucht oder Tausch gegen roll. TT-Material.
P. Deylig, 6600 Greiz
Irchwitzer Straße 24

Biete im Tausch Loks, Wagen, Zub. Spur I, 0, S, 900,– M.
Suche elektr. Loks, Wagen Sp. 0.
Wieland, 5230 Sömmerda
Gartenstraße 24

Suche für Modelleisenbahn Nenngr. H0, Loks BR 23, BR 50, BR 66, BR 89, E 46.
R. Herrmann, 8020 Dresden
Caspar-David-Friedrich-Str. 18/022

Tausche Nenngröße N BR 65 und ex pr. T 3 m. 5 Personenwagen gegen H0 BR 01^5-Speichenr.-Kohlentend., 03, 41, 106.
Christian Schlosser
9704 Falkenstein
Plauensche Straße 67
PF 09-03

Verkaufe TT-Anlage, 1,80 m × 1,25 m, mit v. Zubehör, ca. 15 m Schiene, v. Wagen, Loks V 200, V 180, E 42, V 36, BR 56, VT 2.09, Weich., Sign., 2 Trafos u. einige Ersatzteile, Schätzpreis 1400,– M.
Klaus Blumrich, 8800 Zittau
Schillerstraße 12, nach 18.00 Uhr

Biete
Nenngröße S umfangreiches Modellbahnmaterial, 500,– M.
Suche
Fahrzeuge in $H0_e$/$H0_m$.
Jörg Stechbart
1273 Fredersdorf (b. Bln)
Bruchmühlerstraße 76

Biete TT: 2 Entkupplungsgleise, je 4,– M; N: 1 Weitstreckenwagen, rot, 8,– M.
Suche TT: Liter. u. Material f. Lok, Wagen, Signal, auch defekt.
Zuschriften mit Preisangabe an:
B. Merkel
6101 Untermaßfeld
Goethestraße 10, 7-11

Biete
„Straßenbahn-Archiv" 4.
Suche
Band 2.
Volkmar Bocklisch
9044 Karl-Marx-Stadt
Dr.-S.-Allende-Straße 252

Suche H0-BR 84 u. BR 99, auch def. Biete z. Tausch o. ggf. Verkauf BR 01, 03-Schicht, 03 neu, 23, 24, 38, 41, 42, 44, 50, 52, 55 DR-DB-G 8, 64, 66, 75 DR-sä-frz., 80, 81, 86, 89^0 DB, 89^2 DR-sä, pr. T 3, 91 DR-frz., E 44-AEG, E 46, V 200, Co'Co', VT 04-175-135, div. Wagen, Drehscheibe, ges. 3000,– M.
Strelke, 1197 Bln., Breiterweg 33

Verk. „me", komplette Jahrgänge 1963–67, pro Jahrgang 10,– M, u. 83/84, je 20,– M, 3 Bände Trost „Kl. Eisenbahn ganz einfach", pro Band 10,– M.
Hans Kuhnhardt,
7113 Markkleeberg
Klement-Gottwald-Straße 5

„Zeitschrift für Lokomotivführer" Jg. 1894, 95, 97, 98, 03, 04, 06, gebunden, zu verkaufen.
Kuhlisch
1058 Berlin
Dimitroffstraße 63

Suche Dampfspielzeug (außer 1933–45) sowie Eisenbahn und Material in Spur 0 und I.
G. Henzel, 1195 Berlin
Rinkartstraße 20
Telefon: 6 32 65 39

Biete „Lok-Archiv Sachsen" 1/2, „Lokomotiven d. Masch.-Fabr. Esslingen", „Reisen m. d. Dampfbahn".
Suche „Reisen m. d. Schmalspurbahn" u. a. Eisenbahn-Literatur.
Noßke, 7812 Lauchhammer
Th.-Mann-Straße 2

Eisenbahnhistoriker!
Biete „Entwickl. der Lokomotive" (Bild- und Tafelband), „Die Mecklenburg.-Pommersche Schmalspurbahn".
Suche Dampflok-Archiv Bd. 1–4, „BR 44", „Reisen mit der Dampfbahn".
Dumke, 7500 Cottbus
A.-Becker-Straße 130

Verkaufe in TT: Loks, Wagen, Gleismaterial, Zubehör, BTTB und Pilz, nur zusammen, 1000,– M.
Kierzek
2021 Burow

Biete in TT BR 118, 211, diverses Gleismaterial in H0 BR 120, zusammen 130,– M.
Suche in H0 BR 41, 52, 55, 89, 91 sowie Pilz-Gleismaterial.
Zuschriften an:
Schubart
5900 Eisenach
Karl-Marx-Straße 46

Verkaufe
„Merkbuch badischer Lokomotiven und Tender" (Reprint), 105,– M, „Historische Bahnhofsbauten", 36,– M.
Schnabel
6900 Jena
Kernbergstraße 36

Kaufe
Schmalspurfahrzeuge, Loks und Wagen, in $H0_m$ und $H0_e$.
Angebote an:
Gerhard Tiek
1408 Liebenwalde
R.-Breitscheid-Straße 16

Nur Tausch!
Biete H0-Eigenbaumodelle BR 44, 65, 98, 12, T3, 91, Kö, Kö $H0_m$ und Wismar-Schienenbus H0 (alles Eigenb.)
Suche Lok-Nr.-Schilder (Altbau).
Flader
1160 Berlin
Goethestraße 66

Verkaufe
Märklin-Anlage (H0, M-Gleis), Loks (BR 23, 24, 89, E 63), 30 m Gleismaterial, 13 Weichen, 12 Signale, für 1900,– M.
Zuschriften an:
U. Gzik, 7400 Altenburg
Mozartstraße 19

Suche in TT E 70, T 334, T 435, BR 23^{10}, BR 35, BR 56, BR 81 sowie D-Zugwagen der Fa. Zeuke, „Modellbahnpraxis" ab Heft 11.
Zuschriften an:
H.-J. Fuhrmann
4020 Halle
G.-Hauptmann-Straße 4

Biete
„Modellbahnpraxis" 6, 8, 12.
Suche
„Modellbahnpraxis" 1, 2, 3, 13, TT BR 35, TT BR 50, H0 BR 52.
Ronald Klitzsch
9153 Neuwürschnitz
Obere Siedlung 14

Biete H0 VT 04 (52,– M), 135 (30,– M), BR 52 Kon. (82,– M), 110 (40,– M), 118 (40,– M) n. A. – Suche H0 BR 23, 42, 50, 55, 84, 89, 91.
Mathias Töpfer
2110 Torgelow
PF 39891/E

Biete Straßenbahn-Archiv 1, 2, 4, „Modellbahn – Pflege u. Reparatur", „me" 11/82, 2/85, „Re. u. li. d. kl. Bahnen". Suche „Straßenbahn-Archiv 3", „me" 1/82, „Harzquer- u. Brockenbahn", „Spreewaldb.", „Von Probstzella n. Sonneb.".
Torsten Mättig, 3591 Vahrholz
Butterbergstraße

Suche Straßenbahnmodelle im Maßstab 1:100 oder 1:120, LOWA-Straßenbahnwagen von PreFo, Straßenbahn-Archiv Band 1 u. 2.
Zuschriften an:
H.-J. Fuhrmann,
4020 Halle
G.-Hauptmann-Straße 4

Suche TT „Silverlines" Zug, Zementkesselwagen, Selbstentladewagen, E 70, T 334.
Biete H0 BR 50, 55, 106; N BR 65, Straßenbahn-Archive 3 und 4.
K. Rüdel, 9276 Rödlitz
Obere Dorfstraße 19

Biete Bücher, z. B. „Aus Glasers Annalen", „Lokomotiven aus der Eßlinger Maschinenfabrik", „Die Windbergbahn" u. a.
Suche Lokomotiven der Baureihe 41, 44, 50, Nenngröße H0, Wertausgl.
Hoßfeld, 6201 Gumpelstadt
Liebensteiner Straße 17

Tag der internationalen Solidarität

Auch in diesem Jahr erwies sich die Solidaritätsaktion des Verbandes der Journalisten der DDR auf dem Berliner Alexanderplatz als ein großartiger Beweis antiimperialistischer Solidarität im Kampf der Völker für nationale Unabhängigkeit und Frieden. Und dieser 16. Solidaritätsbasar zeigte einmal mehr, welche Hilfe die Journalisten sowie breiteste Bevölkerungskreise unseres Landes ihren Kollegen in Afrika, Asien und Lateinamerika geben können...

Wie in den vorangegangenen Jahren gehörte der Stand des transpress-Verlages am 30. August zu den dichtbelagertsten, ja die ersten Besucher hatten sich schon morgens



Impressionen am Rande: Es ging heiß her am transpress-Stand, hier sind „me"-Redakteur H.-J. Wilhelm, der Chefredakteur des „Deutschen Straßenverkehr", W. Sündram, und Thielo Nickel von der „Fahrt frei" in Aktion (v. l. n. r.).
Foto: D. Hyronimus, Berlin

kurz nach 6 Uhr eingefunden. In den ersten Stunden wurde das Gedrängel sogar so schlimm, daß der transpress-Stand einzubrechen drohte! Die Kolleginnen und Kollegen der Redaktionen „modelleisenbahner", „Der Deutsche Straßenverkehr", „Kraftverkehr", „Fahrt frei" sowie unserer Vertriebsabteilung hatten gewaltig zu tun, allen Wünschen gerecht zu werden. Wobei ein ganz besonderes Dankeschön den Modellbahnfreunden der AG 1/13 „Weinbergsweg" gilt, denn sie regelten zusätzlich den Käuferansturm.

Wir möchten von dieser Stelle aus all den vielen Lesern danken, die unserem Aufruf im Maiheft folgten und für diese Solidaritätsaktion spendeten. Ob Bücher, Broschüren, Kartenserien, Dia-Serien, Poster, Zeitschriften, schicke Einkaufsbeutel, Briefmarken, Fotos, 200 Owala oder die zahlreichen Kleinserien-Erzeugnisse. Diese wertvollen Spenden haben nicht nur neue Besitzer gefunden. Sie haben einen guten Zweck erfüllt, und nicht von ungefähr konnte deshalb der transpress-Verlag den bisher größten Beitrag für die Solidarität abrechnen.

me

Nachstehend die Liste all jener Leser bzw. Arbeitsgemeinschaften, die zu diesem Erfolg beigetragen haben:

- 1/11 „Verkehrsgeschichte" und die BSG Rotation Berlin-Mitte
- 1/13 „Weinbergsweg" Berlin
- 1/25 Berlin (Kleinserienmodelle)
- 1/48 Ludwigsfelde (Kleinserienmodell)
- 2/25 Forst
- 3/42 Marienberg (Kleinserienmodelle)
- 3/46 Dresden (Kleinserienmodelle)
- 3/58 „Traditionsbahn Radebeul"
- 3/110 Dresden (Kleinserienmodelle)
- 4/1 „Friedrich List" Erfurt (u. a. Kleinserienerzeugnisse)
- 5/14 Saßnitz
- 5/24 Göhren (Rügen)
- Generalsekretariat des DMV
- VEB Waggonbau Görlitz
- Friedhelm Köhler, Ausleben
- Hans-Joachim Maruhn, Oranienburg
- die Kollegen des Bw Eberswalde
- Siegfried Steine, Augsburg (BRD)
- Herbert Tietze, Berlin
- Otto Haak, Stahnsdorf
- Siegfried Graßmann, Gräfenhainichen.

Und hier die Gewinner unserer kleinen Briefmarken-Tombola:

1. Preis: *ein kanadischer Kleinbogen mit Motiven historischer Dampflokomotiven*
Horst Thiele, 2355 Saßnitz;
2. und 3. Preis: *eine Briefmarkenzusammenstellung zum Thema Eisenbahn*
Manfred Pauli, 9150 Stollberg; AG 5/14 Saßnitz, 2355 Saßnitz;
4.–6. Preis: *je eine komplette Serie „Schmalspurbahnen in der DDR"*
Dr. Rolf Arnfried Schünzel, 1405 Glienicke; AG 5/14 Saßnitz, 2355 Saßnitz;
Rudi Göpel, 7025 Leipzig;

Zum Rücktitelbild:

Im Märkischen Museum in Berlin kann man ein Bild betrachten, das im Jahr 1904 auf der Sezessionsausstellung Hauptanziehungspunkt der Besucher war:

Von einer Signalbrücke aus geht der Blick auf das Vorfeld eines Berliner Bahnhofs. Die Abenddämmerung ist bereits hereingebrochen und mildert die harten Konturen der parallellaufenden Gleise, auf denen ein- und ausfahrende Züge vom Großstadtverkehr künden. Bunte Signallichter, Dampf und Rauch beleben die Szene. Vorn erhellt ein Lichtschein das Innere eines Stellwerks, von dem aus der Mensch mit lenkender Hand das betriebsame Geschehen überwacht.

Das Ölgemälde „Der Bahnhof" schuf Hans Baluschek (1870–1935), dessen 50. Todestag sich im September 1985 jährte. Er war einer der bedeutendsten kritischen Realisten. Seine Liebe gehörte seit seiner Kindheit der Eisenbahn. Von genauer Kenntnis der technischen Details zeugen seine Ölgemälde und Bilderreihen „Von der Eisenbahn", „Die Eisenbahner" und „Wege der Maschine".

Das Gemälde „Der Bahnhof" gilt als Hauptwerk der Eisenbahnmalerei, auf dem die Schönheit der Technik erkennbar wird und es gelang, die Wunderwelt der Eisenbahn einzufangen. Noch bis Jahresende zeigt das Märkische Museum eine Sonderausstellung über das Schaffen von Hans Baluschek. *güba*

Noch einmal:

H0-Kleinstanlage mit preußischen Motiven

Im Augustheft stellten wir die H0-Anlage unseres Lesers Hans Schünemann aus Seesen (BRD) vor. Diese Modellbahn-Exkursion in längst vergangene preußische Zeiten haben zahlreiche Leser mit besonderer Freude quittiert. Wir kommen deshalb dem vielfachen Wunsch, weitere Fotos zu veröffentlichen, entgegen und möchten hinzufügen, besonders auf die zahlreichen Details zu achten. H. Schünemann hat sich der Länderbahnzeit verschrieben, und es ist schon erstaunlich, mit welcher Akribie er das Leben und Treiben auf Preußens Eisenbahnen nachempfunden hat. Man kann sich leicht vorstellen, wie umfangreich dazu das Wissen über die Eisenbahngeschichte und die gesellschaftlichen Zusammenhänge jener Tage sein muß! Doch muß es eigentlich ausgerechnet ein Abschnitt aus der Länderbahnzeit sein? Mitnichten, denn auch der moderne Eisenbahnalltag hat seine Reize. Nur sollte man genau hinsehen und nie vergessen, daß weniger mehr sein kann!

Uns interessiert, wie Sie darüber denken. Und wenn sie eine ähnliche Heimanlage planen, bauen oder sogar betreiben, dann würden wir uns natürlich sehr freuen, darüber im „me" berichten zu können.

me

1 Ein Blick vom Almeberg auf den Güterschuppen des Bahnhofs. Dieser Schuppen mit Seitenrampe wurde erst später gebaut, da das Güteraufkommen ständig stieg und der Güterschuppen am Empfangsgebäude nicht mehr erweitert werden konnte. Rechts stehen ein Postwagen und ein Reisezugwagen des Reserveparks.

2 Eine pr. G 4 in der Nähe des Tunnels mit einem Güterzug. Der Zug hat das Einfahrsignal bereits passiert. Links vom Gleis die Rangiertafel, die gemäß Signalbuch der KPEV keinen festen Standort haben mußte und daher links oder rechts vom Gleis aufgestellt werden konnte.

3 Eine preußische T 3, die dem KPEV-Musterblatt IIIp entsprach, vor einem Personenzug. Postwagen waren zu damaliger Zeit auch oft in Reisezügen auf Nebenbahnen anzutreffen, da das Kraftfahrzeug ja noch in den Kinderschuhen steckte.

4 Ansicht des Endbahnhofs mit Blick auf die kleine Lokstation im Hintergrund.

5 Ein Holzwagen auf der Waage. Seine Ladung war noch nicht gesichert, und zu allem Unglück ist auch noch die Rangierlok aufgefahren. Der Wagenmeister (im grauen Kittel) ist darüber nicht gerade erfreut und läuft wütend davon.

Fotos: J. Wolf, Seesen

1



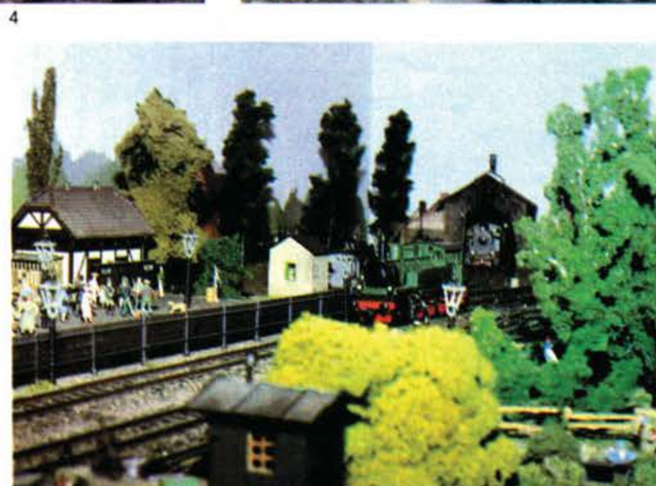
2



3



4



5



Dieses Ölgemälde von Hans Baluschek, entstanden im Jahre 1904, ist nicht nur Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern bekannt, sondern auch vielen kunstinteressierten Menschen im In- und Ausland zu einem Begriff geworden. Mehr darüber auf Seite 36.

Foto: Sammlung G. Barthel, Erfurt